

• Retouradres: Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

RDW  
Overleg Centralisatie ontheffingen  
T.a.v. mevrouw M. Olivier  
Postbus 777  
2700 AT ZOETERMEER

Datum : 12 april 2007  
Ons kenmerk : EXC/AS/sh/07/004

Betreft : Ontheffingen Exceptioneel transport  
Contactpersoon : Ambro Smit (079-3636180)

Geachte voorzitter,

De deelmarkt Exceptioneel transport van Transport en Logistiek Nederland, de VVT (Vereniging Verticaal Transport), de NVAF (Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken) en de Vereniging van Sloopaannemers vragen uw aandacht voor de problematiek rond de afgifte van incidentele ontheffingen door de afdeling TET van de RDW. De afgifte duurt vaak veel te lang waardoor aangevraagde ontheffingen niet op tijd aanwezig zijn. Vervoerders voelen zich daardoor steeds vaker gedwongen zonder geldige ontheffing te rijden. Zowel voor vervoerders als opdrachtgevers is dit een onwenselijke situatie waar snel verandering in moet komen.

### **Streeftermijnen moeten worden nagekomen**

De problemen betreffen vooral transporten met treingewichten boven de 100 ton. De streeftermijn voor de doorlooptijd bedraagt tien werkdagen. Deze termijn wordt nog steeds met grote regelmaat overschreden. Sinds de start van de COV in 2006 is er wel sprake van een kleine verbetering, maar het gebeurt nog steeds dat bedrijven 3 weken of langer moeten wachten op een vergunning. Ook bij de ontheffingen voor transporten met grote afmetingen gaat er veel mis. Voor deze categorie staat een streeftermijn van 5 werkdagen voor de afhandeling. Ook deze termijn wordt in de praktijk niet of nauwelijks gehaald. De vertraagde afgifte van incidentele ontheffingen, maakt het voor bedrijven steeds moeilijker op een goede en verantwoorde wijze hun werkzaamheden uit te voeren. Vervoerders en opdrachtgevers proberen met elkaar en met inachtneming van de wettelijke voorschriften de vaak kostbare lading op een veilige manier te vervoeren. Voor een goede planning is het belangrijk er van op aan te kunnen dat de vereiste ontheffingen ook binnen de daarvoor gangbare termijnen binnen zijn. Dat is helaas vaak niet het geval. Als de ontheffing te laat komt, leidt dat tot grote problemen en veel ongemak. De hele planning valt in het water, onverwachte stilstand van materieel en lading kost duizenden euro's, en soms resteert er geen andere mogelijkheid om het transport dan toch maar te laten plaatsvinden. Dat willen we niet. Wij erkennen het belang van de regels en hoe deze in de praktijk worden toegepast. Wij hopen dat het belang van snelheid van handelen en het tijdig kunnen nakomen van afspraken in de hedendaagse economie ook wordt erkent. Voor een goede en werkbare bedrijfsvoering is het daarom absoluut nodig dat streeftermijnen voor de afgifte van ontheffingen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden.

### **Kortere doorlooptijden ontheffingen wenselijk**

Een ander belangrijk knelpunt betreffen de door TET genoemde streeftermijnen voor de afgifte van incidentele ontheffingen. Los van het feit dat de huidige termijnen vaak niet gehaald worden, stellen wij vast dat deze voor bepaalde situaties veel te lang duren en daardoor onwerkbaar zijn. In de bouwwereld komt het vaak voor dat opdrachten pas een week voor aanvang worden gemeld. Daar komt bij dat de planning door bijvoorbeeld een defect of als werk verschuift soms nog op het laatste moment wijzigt. Dat maakt het nodig dat grote kranen of funderingsmachines snel naar een andere locatie moeten worden vervoerd. Voor dit soort situaties is de huidige minimale termijn van tien dagen veel te lang en onwerkbaar. Stilstand van dit specifieke materieel brengt hoge kosten met zich mee, die veel bedrijven zich niet kunnen veroorloven. De druk om het transport dan toch uit te voeren is groot. Wij realiseren ons dat ook de opdrachtgevers zich bewust moeten zijn van de minimale termijn die nodig is voor de afgifte van een ontheffing, maar er zullen altijd situaties blijven die het nodig maken dat dit soort machines snel vervoerd moeten kunnen worden. Wij pleiten er daarom voor dat de afhandelingstermijn voor incidentele ontheffingen verder naar beneden gaat en dat er voor speciale gevallen een mogelijkheid wordt gecreëerd die een nog snellere afgifte van een ontheffing (liefst binnen twee dagen) mogelijk maakt.

### **Harmonisatie van beslisruimte RDW voor totaal gewicht**

Zoals vermeld hebben de meeste problemen betrekking op treingewichten boven de 100 ton. Voor treingewichten onder de 100 ton hebben de meeste wegbeheerders de RDW gemandateerd om ontheffingen af te geven. Vervoerders kunnen voor deze wegen een doorlopende ontheffing aanvragen waardoor men altijd kan beschikken over een geldige ontheffing. Ten aanzien van het treingewicht is er helaas echter geen sprake van een uniforme beslisruimte. Een aantal wegbeheerders hanteert een veel lagere maximale waarde dan 100 ton. Sommige provincies gaan zelfs niet verder dan de reguliere 50 ton. Dat leidt ertoe dat een transportbedrijf een langlopende ontheffing voor rijkswegen heeft tot 100 ton massa en voor de provincies slechts tot 50 ton. Voor een transport dat 75 ton weegt, betekent dit dat er voortdurend incidentele ontheffingen aangevraagd moeten worden voor het deel van het traject dat over provinciale wegen gaat. Een onwenselijke situatie die haaks staat op de doelstelling van de COV. Het doel van het COV was juist verdere harmonisatie van de beslisruimte voor totale gewichten tot 100 ton, om ervoor te zorgen dat vervoerders, maar ook wegbeheerders, hun werk sneller en efficiënter kunnen uitvoeren en om daarmee een aanzienlijke vereenvoudiging van de administratieve last te realiseren.

### **Komst dedicated medewerker TET noodzakelijk**

Sinds de invoering van de centralisatie van de ontheffingen in 2006 zijn vervoerders voor wat betreft de aanvraag, verwerking en afhandeling van de ontheffing volledig afhankelijk van TET. Na het indienen van de aanvraag is het wachten op het moment dat de ontheffing in de bus ligt. Vroeger kon men in bepaalde gevallen nog zelf met wegbeheerders in contact treden om bepaalde processen te versnellen. Dat is niet meer mogelijk. Het hele afhandelingstraject ligt bij TET. En dat kan lang duren omdat de ontheffing pas wordt afgegeven als deze voor het hele traject geldig is. Vervoerders die tussentijds informeren naar de status van de ontheffing worden vaak niet of slecht geïnformeerd. De bereikbaarheid en klantvriendelijkheid van TET wordt bij veel bedrijven hierdoor als zeer onprettig ervaren. Een slechte ontwikkeling waarin snel verandering moet komen. Voor een goede en snelle afhandeling van ontheffingen is het belangrijk dat er een goed contact is tussen TET en haar klanten. Dat is nu niet het geval. Wij zijn daarom van mening dat TET op korte termijn haar belofte moet nakomen inzake de zogenaamde 'dedicated' medewerker. Het betreft hier een persoon die gedurende de hele dag bereikbaar moet zijn om vragen van transportbedrijven over ontheffingsaanvragen en ook de status van ontheffingen te kunnen beantwoorden. De vervoerders hebben er recht op hierover vragen te kunnen stellen en goede en betrouwbare

informatie te krijgen. Hierdoor krijgen ze ook beter zicht op de vraag of een aangevraagde ontheffing wel of niet op tijd binnen is, zodat ze in geval van een vertraging ook maatregelen kunnen nemen.

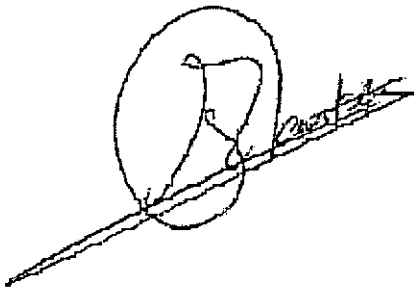
Samenvattend pleiten wij daarom voor:

1. Een uniforme beslisruimte voor de RDW. Voor zware transporten betekent dat de mogelijkheid voor een langlopende ontheffing voor transporten tot 100 ton. Hiermee wordt voorkomen dat bedrijven voor bepaalde routes steeds opnieuw incidentele ontheffingen moeten aanvragen.
2. Realiseren van aangegeven streeftermijnen door TET. Transportbedrijven en opdrachtgevers moeten bij hun planning kunnen vertrouwen op de door TET vermelde doorlooptijden voor incidentele ontheffingen. Zonder dat is een goede bedrijfsvoering in het exceptioneel transport vrijwel onmogelijk.
3. Verkorten van doorlooptijden. Een doorlooptijd van tien dagen voor de ontheffing is voor veel transporten boven de 100 ton vaak veel te lang. Opdrachten komen vaak kort van te voren binnen, en moeten vanwege de grote economische belangen liefst zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Tien dagen wachten op een ontheffing is dan veel te lang. Het streven moet erop gericht zijn om deze termijn met een aantal dagen terug te brengen.
4. Mogelijkheid creëren voor versnelde afgifte van ontheffing. Het komt regelmatig voor dat vanwege bijzondere omstandigheden een zwaar transport of transport met grote afmetingen zo snel mogelijk vervoerd moet worden. Deze situaties zullen ook in de toekomst blijven bestaan. Voor dit soort situaties is het wenselijk dat er een mogelijkheid komt op basis waarvan men versneld (bijvoorbeeld binnen 48 uur) een ontheffing kan krijgen.
5. Komst van dedicated medewerker op afdeling TET. De RDW moet deze belofte invullen. Het is een belangrijk middel om de bereikbaarheid en de serviceverlening naar de klanten van TET te verbeteren. Bedrijven betalen hoge kosten voor ontheffingen. Zij hebben recht op goede en duidelijke informatie over de aanvraag en de status hiervan.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, verblijven wij,

Mede namens NVAF, VVT en Vereniging van Sloopaannemers,

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. van Santen', is written over a circular stamp or seal. The signature is slanted and extends to the right.

M. van Santen  
Voorzitter deelmarkt Exceptioneel transport