

**RDW**

Directie

**AANTEKENEN**

Autoriteit Consument en Markt  
Directie Toezicht Energie  
Postbus 16326  
2500 BH Den Haag

**Tevens per e-mail: ACM-post@acm.nl**

Datum	Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlage(n)
31-7-2025	DIR-25.0079679	ACM/25/194782	-

Contactpersoon

[REDACTED]

[REDACTED]@rdw.nl

Onderwerp

zienswijze betreffende ontwerpbesluit prioriteringsruimte transport-verzoeken

Geachte heer, mevrouw,

**Vooraf:**

Bij ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken d.d. 26 juni 2025 is de mogelijkheid geboden om te reageren op een drietal specifiek door u benoemde consultatievragen alsmede de overige inhoud van het ontwerpbesluit.

Een ieder is in de gelegenheid gesteld om uiterlijk op 7 augustus 2025 een zienswijze in te dienen.

Van dat recht maakt de Dienst Wegverkeer (RDW) middels het onderhavige schrijven gebruik.

**Achtergrond:**

De RDW is een publieke dienstverlener voor het toelaten, technisch controleren en registreren van motorvoertuigen, alsook het uitgeven van documenten als rijbewijzen en het verstrekken van informatie over voertuigen aan belanghebbenden. De RDW is een (deels) tariefgefinancierd zelfstandig bestuursorgaan (zbo).

De RDW heeft een breed scala aan wettelijke taken die direct verband houden met verkeersveiligheid en die zijn verankerd in wet- en regelgeving. Zo bepaalt artikel 4b van de Wegenverkeerswet:

*“ 1 De Dienst Wegverkeer is belast met de volgende taken:*

*a. het verrichten van taken en handelingen en het nemen van besluiten die op grond van EU-verordeningen en -richtlijnen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen worden verricht door een goedkeuringsinstantie en het verrichten van andere taken en handelingen en in verband hiermee te nemen besluiten voor zover deze taken, handelingen en besluiten onlosmakelijk verbonden zijn met het proces van goedkeuring van voertuigen en systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen, uitrustingsstukken en voorzieningen die voor dergelijke voertuigen en aanhangwagens daarvan zijn ontworpen en gebouwd en van voorzieningen die ter*



bescherming van inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers zijn ontworpen en gebouwd;

**a1.** de nakoming van overige, niet in onderdeel a bedoelde verplichtingen die op grond van EU-verordeningen en -richtlijnen in verband met de goedkeuring van motorvoertuigen op een goedkeuringsinstantie rusten of daar onlosmakelijk mee zijn verbonden;

**b.** het verrichten van taken en handelingen en het nemen van besluiten in verband met de nationale typegoedkeuring en -individuele goedkeuring en VN/ECE-goedkeuring;

**b1.** [Red: vervallen,]

**b2.** [Red: vervallen,]

**b3.** [Red: vervallen,]

**b4.** [Red: vervallen,]

**b5.** [Red: vervallen,]

**b6.** het vaststellen en vastleggen van manipulatie van voertuigsystemen en het melden hiervan aan de bevoegde autoriteiten,

**c.** het opgeven van kentekens voor motorrijtuigen en aanhangwagens, het ter zake van die opgaven inschrijven en tenaamstellen van motorrijtuigen en aanhangwagens in het kentekenregister, bedoeld in [artikel 42](#), en het ter zake van die inschrijving afgeven van kentekenbewijzen, het beëindigen van de inschrijving en het doen vervallen van de tenaamstelling, het schorsen van de geldigheid van kentekenbewijzen, het ongeldig verklaren van kentekenbewijzen, het geldig verklaren van kentekenbewijzen, alsmede het houden van toezicht als bedoeld in [artikel 37, vierde lid](#),

**d.** het afgeven van keuringsrapporten voor motorrijtuigen en aanhangwagens,

**e.** [Red: vervallen,]

**f.** het verlenen van een gewijzigde goedkeuring aan gekentekende motorrijtuigen en aanhangwagens waarvan de bouw of de inrichting zodanig is gewijzigd dat niet langer wordt voldaan aan de eerder verleende goedkeuring, dan wel waarvan het kentekenbewijs is ingevorderd;

**g.** het afgeven van rijbewijzen in de gevallen, bedoeld in [artikel 116, eerste lid](#), alsmede het ongeldigverklaren van rijbewijzen in de in deze wet bepaalde gevallen,

**g1.** het afgeven van een verklaring in verband met de aanvraag van een rijbewijs,

**h.** het verwerken van gegevens met betrekking tot opgegeven kentekens, afgegeven kentekenbewijzen, afgegeven keuringsrapporten, krachtens [artikel 149a](#) verleende ontheffingen, afgegeven rijbewijzen, fietsen, gebruik van motorrijtuigen en de mobiele objecten, bedoeld in [artikel 70l, eerste lid](#), alsmede met betrekking tot rechterlijke uitspraken houdende ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen,

**i.** het overeenkomstig de bij of krachtens deze wet vastgestelde bepalingen verstrekken van gegevens uit de in onderdeel h bedoelde registers alsmede het houden van toezicht als bedoeld in [artikel 45a, eerste lid](#),

**i1.** het overeenkomstig het bij of krachtens deze wet bepaalde doen van informatieverzoeken aan de daartoe bevoegde autoriteiten van een andere lidstaat van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, ten behoeve van de beoordeling door de Dienst Wegverkeer of een andere rijbewijsafgevendende autoriteit in Nederland van aanvragen tot afgifte van een rijbewijs;

**j.** het verlenen van erkenningen als bedoeld in de [artikelen 61a, 62, 66a, 70a, 83, 92, eerste lid](#), en [101](#) en het verlenen van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen als bedoeld in [artikel 85a](#) alsmede het schorsen, wijzigen en intrekken van erkenningen en van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen,

**j1.** het aanwijzen van een technische dienst voor het uitvoeren van bepaalde tests ten behoeve van het verlenen van typegoedkeuringen of individuele goedkeuringen, dan wel voor het uitvoeren van een periodieke herkwalificatie of voor het uitvoeren van



bepaalde toezichtstaken voor zover deze taak niet voortvloeit uit de taak van goedkeuringsinstantie als bedoeld in onderdeel a,

**k.** het houden van toezicht op de naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit de in onderdeel j bedoelde erkenningen en van de bevoegdheid voertuigen aan een keuring te onderwerpen alsmede op de verplichtingen die voortvloeien uit de in onderdeel j1 bedoelde aanwijzing als technische dienst,

**l.** het verlenen van ontheffingen als bedoeld in [artikel 149a](#),

**m.** het opsporen van bij of krachtens deze wet strafbaar gestelde feiten, voor zover de ambtenaren van de Dienst Wegverkeer daarmee ingevolge [artikel 159](#) zijn belast, en

**n.** het met inachtneming van het bepaalde in [artikel 4q](#) vaststellen en heffen van de tarieven, alsmede het vaststellen van de wijze van betaling van deze tarieven, voor het verrichten van taken waarvoor de Dienst Wegverkeer bij of krachtens deze wet bevoegd is, alsmede voor de bij of krachtens andere wetten opgedragen taken;

**o.** het zorg dragen voor de productie van rijbewijzen, het transport en de aflevering ervan en het beheer van de daartoe benodigde voorzieningen;

**p.** het attenderen van houders van een rijbewijs op het verloop van de geldigheidsduur,

**q.** het vaststellen en heffen van een tarief, met inachtneming van [artikel 4q](#), voor overige verstrekkingen of dienstverleningen die voortvloeien uit de vervulling van de aan de Dienst Wegverkeer opgedragen wettelijke taken,

**r.** het voldoen aan de verplichting tot het opstellen van een gids betreffende het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's op grond van richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's (PbEG 1999, L12/16) en de verplichting tot het verzamelen van gegevens over nieuwe personenauto's en het vaststellen van informatie voor de controle van de CO<sub>2</sub>-emissies en mededeling doen van die gegevens aan de Commissie op grond van Verordening (EU) nr. 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PbEU 2019, L111);

**s.** het behandelen van aanvragen tot afgifte van een begeleiderspas en de afgifte van die begeleiderspas, het registreren van gegevens in het rijbewijzenregister betreffende de begeleiderspas;

**t.** het behandelen van aanvragen tot afgifte van een kwalificatiekaart bestuurder, de afgifte van die kwalificatiekaart bestuurder en het registreren van gegevens in het rijbewijzenregister betreffende de kwalificatiekaart bestuurder.

**2** Voorts is de Dienst Wegverkeer belast met:

**a.** de bij of krachtens andere wetten opgedragen taken, en

**b.** andere door Onze Minister opgedragen taken."

Om al deze wettelijke taken te kunnen uitoefenen en aldus de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen, heeft de RDW de beschikking nodig over kantoorruimtes (thans in Zoetermeer, Veendam en Groningen), RDW-keuringsstations (momenteel 16 locaties verspreid over het land), een testcentrum (thans nog in Lelystad) en dataopslag.

### **Testcentrum / MITC**

Het testcentrum van de RDW te Lelystad is enerzijds noodzakelijk geworden door de komst c.q. ingebruikname van Lelystad Airport. Na het afwegen van diverse alternatieve locaties is besloten om het nieuwe testcentrum (MITC-basis) te realiseren in Marknesse bij de NLR en DNW. De verplaatsing is nodig om een veilig vluchtverkeer mogelijk te maken op vliegveld Lelystad (het testcentrum van de RDW ligt direct naast de start- en landingsbaan). De RDW



dient haar testcentrum hierdoor te verplaatsen naar Marknesse, maar vanzelfsprekend dient er alsdan ook in Marknesse een aansluiting te zijn op het stroomnet.

Anderzijds 'groeit het RDW Testcentrum Lelystad' uit haar jasje. Het testcentrum is een afgesloten terrein waar onder gecontroleerde, ISO-gecertificeerde, omstandigheden testen met voertuigen gedaan kunnen worden. Het centrum bestaat uit een aantal testfaciliteiten. Het huidige Testcentrum van de RDW is echter niet toekomstvast. De huidige testbaan is bijvoorbeeld niet lang genoeg om (alle) beproevingen uit te kunnen voeren die nodig zijn voor de taakuitoefening van de RDW. Als de RDW niet beschikt over eigen testfaciliteiten in Nederland, dan zou de RDW voor de uitvoering van testen die onderdeel zijn van wettelijke taken moeten uitwijken naar het buitenland. Dit geldt ook voor burgers en bedrijven die een voertuig nationaal willen laten goedkeuren. Een nieuw testcentrum is nodig om de continuïteit van de (steeds ruimer wordende) wettelijke aan de RDW opgedragen taken te kunnen waarborgen. Daarmee wordt ook de kennis inbreng in de ontwikkeling van beleid en regelgeving en het beheer van implementeren van innovaties verzekerd. De RDW bereidt daarom de verplaatsing van het huidige testcentrum van Lelystad naar de beoogde nieuwe locatie, te weten het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) te Marknesse.

Niet-limitatief wordt het volgende hierover genoemd als illustratie.

Het testcentrum is bijvoorbeeld benodigd om – naast de reeds bestaande wettelijke taken - het werk te kunnen doen waarbij er geïnvesteerd dient te worden in Automatische rijhulpsystemen en een verdere borging van de verkeersveiligheid:<sup>1</sup>

*“ **Voertuigen en Digitale Infrastructuur (VDI)** is een nieuwe categorie op de Rijksbegroting vanaf 2022. Tot en met 2021 was **Smart Mobility** de titel. Het gaat hier om onderzoeksopdrachten op het gebied van toelating, automatisering en digitalisering van het mobiliteitssystemen, toelating van nieuwe vervoersmogelijkheden (alles wat APK-plichtig is), implementatie van EU regelgeving, publiekelijk toegankelijke data, cybersecurity en opdrachten aan RDW. Het onderwerp Voertuigen en Digitale Infrastructuur behandelen we onder het thema Slimme mobiliteit.”*

In het Besluit aanwijzing DAEB-activiteiten Dienst Wegverkeer (RDW) wordt de RDW belast met een aantal diensten van Algemeen Economisch Belang:

*“ Als Diensten van Algemeen Economisch Belang in de zin van artikel 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, worden de volgende diensten aangewezen:*

*1. Het ter beschikking stellen van de testfaciliteiten op het RDW-testcentrum ten behoeve van economische activiteiten die:*

*a. bijdragen aan de bescherming van de gezondheid op het gebied van mobiliteit,*

*b. bijdragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid,*

*c. bijdragen aan de bevordering van de duurzaamheid van de mobiliteit,*

*d. bijdragen aan de bevordering van kennis op het gebied van voertuigtechniek, de interactie met de infrastructuur, de omgeving en personen, en innovatieve toepassingen, of*

*e. op enigerlei andere wijze bijdragen aan de bescherming van het openbaar belang.*

*2. Overige activiteiten die noodzakelijk zijn voor het efficiënt uitvoeren van de activiteiten genoemd in het eerste onderdeel.”*

<sup>1</sup> Beleidsdoorlichting art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid pag. 98.



De investeringen die de RDW in de testfaciliteiten op het MITC doet zijn bedoeld om onderzoeken en testen te doen die de verkeersveiligheid in Nederland kunnen borgen en vergroten:<sup>2</sup>

*“ De RDW is een, door de wet bepaalde, goedkeuringsinstantie voor voertuigen en voertuigonderdelen die een fabrikant in Europa op de markt wil brengen. Daarmee is de RDW verantwoordelijk voor technische diensten die de vereiste testen uitvoeren. De RDW test ook zelf voertuigen en onderdelen. Om deze taken goed uit te voeren is een eigen testcentrum nodig. Het huidige testcentrum van de RDW verhuist van Lelystad naar Marknesse. De nieuwe locatie biedt de RDW meer mogelijkheden toekomstig voorziene test- en markttoezichtactiviteiten uit te kunnen blijven voeren.”*

En:

*Met de komst van het nieuwe RDW-testcentrum wordt het MITC dé smartmobility-proeftuin van Nederland. Met de uitgebreide mogelijkheden van het nieuwe testcentrum draagt de RDW bij aan het behalen van belangrijke beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, duurzaamheid en mobiliteit.*

Het doemscenario zou zijn dat de RDW Testcentrum Lelystad moet verlaten omdat exploitatie naast het vliegveld Lelystad Airport niet mogelijk is en het MITC weliswaar gerealiseerd is (bij de bouw kunnen waarschijnlijk nog wel generatoren ingezet worden), maar na de realisatie (met een investering van meer dan € 125 miljoen euro) de exploitatie die de verkeersveiligheid dient (conform een opgedragen wettelijke taak) niet kan starten door stroomgebrek.

Dat dit scenario steeds realistischer wordt, onderstreept een recente kennisgeving van Liander. Tot nu toe was Q2 2025 gecommuniceerd als tijdsvak voor het realiseren van de aansluiting, wat ruim op tijd zo zijn voor de beoogde ingebruikname (eind 2027) en de daaraan voorafgaande bouw. Inmiddels heeft RDW per email het bericht ontvangen dat het uitbreidingstraject in de regio voor het MITC is verschoven naar Q3 2027 – Q1 2029.

**Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken:**

Gegeven de thans gehanteerde definitie in het ontwerpbesluit onder de randnummer 192 tot en met 196, valt niet uit te sluiten dat deze vorm van het borgen van de verkeersveiligheid door de RDW er buiten zal vallen.

Voor zover het MITC alsmede de overige locaties van de RDW hier wel onder worden begrepen, kan de RDW zich vinden in de huidige formulering.

Voor zover dat niet het geval is, dient de tekst op dit punt ruimer te worden geformuleerd. Als bijvoorbeeld het MITC verstoken zal blijven van een aansluiting op het stroomnet, zullen onderzoeken en testen die de verkeersveiligheid borgen en vergroten dienen te worden stopgezet of niet kunnen starten. Zonder aansluiting op het stroomnet kan het MITC immers niet in gebruik genomen worden. Dit zal betekenen dat veilige(re) voertuigen en onderdelen worden belemmerd op de markt te worden gebracht. Daarnaast zal de innovatie naar Smart Mobility voorzienbaar stagneren.

Omdat de realisatie van een testcentrum een lange doorlooptijd kent is door het Ministerie van I&W in 2020 besloten (onder de gebruikelijke voorbehouden) dat de RDW een nieuw testcentrum in Marknesse gaat realiseren. Het Ministerie van I&W staat hier ook voor een groot

---

<sup>2</sup> RDW – MITC



# RDW

Ons kenmerk

DIR-25.0079679

Bladnummer

6

deel garant voor. Voor de realisatie (bouw) en exploitatie is een adequate stroomvoorziening noodzakelijk.

De investering in het MITC (en de keuringslocaties) draagt bij aan een vermindering van het risico op letselschade en schade aan voertuigen en andere objecten.

Verder vergt Smart Mobility een voldoende mogelijkheid om doorlopend data te kunnen verzamelen en opslaan. Die noodzaak was er al voor het bijhouden van de bij wet gereguleerde registers zoals:

- het bijhouden van Wok (wacht op keuren melding) wat betekent dat een auto de weg niet op mag totdat deze is gekeurd bij een RDW-keuringsstation. Dit gebeurt vaak na een schade of een geconstateerd technisch gebrek;
- het bijhouden van het rijbewijsregister, het innemen van 'valse' rijbewijzen en de uitgifte van rijbewijzen;
- het bijhouden van het voertuigenregister, het verwerken van wijzigingen, registeren van de APK-plicht en verplichte verzekering;
- de inning van tolheffing bij de tunnel op de A4 wat gaat via een systeem van achteraf betalen, hetgeen de doorstroming van het verkeer en daarmee de verkeersveiligheid bevordert;
- het verlenen van typegoedkeuringen. Pas dan mag een voertuig of onderdeel (zoals band of trekhaak) veilig de weg op;
- het verlenen van ontheffingen voor transporten die te breed, te lang, te hoog of te zwaar zijn (exceptioneel transport). De RDW is exclusief bevoegd om namens de wegbeheerders van een aantal voorschriften ontheffing te verlenen (zie art. 149a lid 2 Wegenverkeerswet). Om deze taak uit te kunnen voeren namens de wegbeheerders, dient op een testcentrum onderzoek mogelijk te zijn naar de in een ontheffing op te nemen nadere voorschriften. Dit om de verkeersveiligheid te borgen. Ook hiervoor is het MITC noodzakelijk;
- het technisch keuren van importvoertuigen;
- het keuren van vracht- en tankwagens voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het door het niet (meer) toegang hebben tot het stroomnet niet langer kunnen uitvoeren van deze bij wet aan de RDW opgedragen taken zou de verkeersveiligheid direct negatief beïnvloeden. Naast het MITC, dient deze toegang ook prioriteit te hebben ingeval van een verplaatsing of uitbreiding van één van de kantoorlocaties, de APK-keuringsstations en / of dataopslagcentra.

Nu de datastromen steeds verder in omvang en frequentie toenemen, dient ook hiervoor capaciteit beschikbaar te zijn en blijven. Die noodzaak wordt voor de RDW met Smart Mobility, het digitale rijbewijs en het digitale kentekenbewijs nog groter.

### **Vitale infrastructuur:**

Naast dat de veelheid aan taken die de RDW wettelijk zijn toebedeeld de verkeersveiligheid raken, zou het niet langer adequaat kunnen uitvoeren van deze wettelijke taken door de RDW ook zeer nadelige consequenties hebben voor ketenpartners zoals bijvoorbeeld de politie, de douane en de Belastingdienst. Als deze vitale infrastructuur die de RDW beheert wegvalt (zoals het voertuigen- en rijbewijsregister), kunnen bijvoorbeeld de politie of douane niet langer zien of iemand over een rijbewijs beschikt, of een voertuig is toegelaten tot de weg, wie de kentekenhouder is, enzovoort. Ook het innen van Wegenbelasting zou onmogelijk worden. Het wegvallen van deze infrastructuur zou alsdan veel verdergaande consequenties kunnen hebben dan enkel de verkeersveiligheid die negatief wordt beïnvloed.



Ten overvloede merkt de RDW op dat de bescherming van de vitale infrastructuur ook is opgenomen als één van de speerpunten in de Veiligheidsstrategie voor het Koninkrijk der Nederlanden

**Aanpassing Ontwerpbesluit:**

In relatie tot de in de concept netcongestie beschreven categorieën, heeft de RDW taken die direct en indirect de verkeersveiligheid aangaan.

Zoals uit het vorenstaande valt op te maken, heeft de RDW immers een veelheid aan wettelijke taken en bevoegdheden die zien op het borgen van de verkeersveiligheid.

De voorgestelde afbakening lijkt derhalve te smal te zijn ingestoken door de verkeersveiligheid enkel te koppelen aan het "beheer" en niet aan de daaraan voorafgaande activiteiten en investeringen, alsmede de voor het borgen van de veiligheid bij te houden registers.

Het focussen op het 'beheer van de wegen' in het kader van de verkeersveiligheid, zou zinledig worden als niet tevens wordt geborgd dat de voertuigen die de wegen gebruiken veilig zijn en de mogelijkheid tot controle hierop middels een adequate vastlegging in de daarvoor exclusief door de RDW beheerde systemen. Dit kan en mag niet worden gedaan door een andere marktpartij of een bestuursorgaan. Er is aldus geen alternatief.

Het zou gegeven het vorenstaande dienstig zijn als de definitie van "Verkeersveiligheidsinstallaties" zo wordt verruimd c.q. aangevuld zodat daaronder ook valt:

- investeringen in weginfrastructuur en (test)faciliteiten ten behoeve van het conform een wettelijke taak of opdracht vanuit het ministerie doen van onderzoek naar verkeerssystemen, voertuigen, voorwaarden bij ontheffingen, voertuigonderdelen, ten behoeve van de verkeersveiligheid, waaronder ook voorafgaand aan toelating op het Nederlandse wegennet;
- het bijhouden van het rijbewijzen- en kentekenregister;
- het heffen van tol;
- de overige taken die wettelijk aan de RDW zijn toebedeeld om de verkeersveiligheid te borgen.

De RDW dient een testlocatie beschikbaar te hebben, om conform haar wettelijke taak voertuigen en onderdelen te kunnen testen alvorens deze op de markt mogen worden gebracht. Als de RDW deze taak niet kan uitvoeren door geen toegang te hebben tot het stroomnet, raakt dit de verkeersveiligheid. Datzelfde geldt voor als de beschikbaarheid van de voor voertuigen en rijbewijzen door de RDW bijgehouden registers niet juist zijn of kunnen worden geraadpleegd. Ook dit raakt de verkeersveiligheid. Voertuigen en onderdelen met veilige(re) systemen mogen de weg niet op, omdat deze niet kunnen worden gekeurd. Daarnaast vindt er door een verschuiving naar automatische rijsystemen een constante uitwisseling van data plaats. Ook dat is uiterst relevant voor de verkeersveiligheid.

De RDW meent dat zij dient te worden opgenomen in het prioriteringskader, als gevolg waarvan de RDW bij transportverzoek prioriteit zou kunnen krijgen bij de toekenning van transportcapaciteit voor elektriciteit door de netbeheerder. De maatschappij als geheel kan ernstige hinder ondervinden als de RDW de toegang tot transportcapaciteit wordt onthouden.

**Hardheidsclausule:**

Gegeven de wettelijke taken die de RDW behartigt en die de nationale (verkeers)veiligheid raken, meent de RDW voorts dat het wenselijk is dat er een adequate hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid wordt opgenomen, zulks met inachtneming van de door u in het

**RDW**

Ons kenmerk

DIR-25.0079679

Bladnummer

8

ontwerp benoemde kaders (voorkomen van willekeur, transparant en non-discriminatoire) en waarbij aldus op basis van vooraf kenbare voorwaarden een weging van de betrokken relevante belangen moeten kunnen plaatsvinden als meerdere partijen binnen eenzelfde categorie verzoeken om toekenning van transportcapaciteit.

Vanzelfsprekend is de RDW bereid u op eerste verzoek nadere informatie te verstrekken die u van belang acht voor het nemen van een gedegen besluit over de aanpassing van het ontwerpbesluit.

Gegeven de veelheid aan wettelijke taken en bevoegdheden van de RDW die zien op het borgen van de verkeersveiligheid en beheren van vitale infrastructuur, verzoekt de RDW het ontwerpbesluit op dit punt aan te passen.

Met vriendelijke groet,

