



Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Milieu (Beleidsregel last onder dwangsom Wet wegvervoer goederen overbelading)

9 december 2011

Nr. IenM/IVW-2011/14476

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 5.2 van de Wet wegvervoer goederen, de artikel en 4:81, eerste lid en 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 23 van het Organisatie- en mandaatbesluit Verkeer en Waterstaat 2010 en artikel 2 van het Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat;

Besluit:

Artikel 1

1. Een last onder dwangsom wordt opgelegd na constatering van een overtreding van de in de bijlage bij deze beleidsregel genoemde bepalingen van de Wet wegvervoer goederen en de Regeling wegvervoer goederen.
2. De hoogte van de last onder dwangsom wordt vastgesteld in redelijke verhouding tot de zwaarte van het geschonden belang en de werking van de last onder dwangsom.
3. In de bijlage zijn vermeld per soort overtreding de hoogte en de maximumhoogte van de dwangsom.

Artikel 2

Van overbelading is sprake indien de wettelijke norm van de aslasten dan wel van het totaal gewicht van een vrachtauto, als bedoeld in artikel 1.1 de Wet wegvervoer goederen, dan wel van de in het kentekenregister vermelde toegestane maximummassa wordt overschreden.

Artikel 3

De looptijd van een last onder dwangsom bedraagt één jaar.

Artikel 4

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel last onder dwangsom Wet wegvervoer goederen overbelading.

Artikel 5

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze beleidsregel zal met de bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
namens deze:
De Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat,
J. Thunnissen.*



BIJLAGE BIJ ARTIKEL 1 VAN DE BELEIDSREGEL LAST ONDER DWANGSOM WET WEGVERVOER GOEDEREN OVERBELADING

Overbelading

Ondanks het feit dat er in Europa voor vrachtauto's wettelijk een maximaal toegestaan totaal gewicht is vastgesteld, is er sprake van een groot aantal overbeladen vrachtauto's. Overschrijding van de overbeladingsnormen van vrachtauto's, waaronder mede verstaan motorrijtuigen met aanhangwagen of samenstellen van motorrijtuig en oplegger, veroorzaakt veel schade aan het wegdek en de infrastructuur van het wegennet. Naast de fysieke schade aan het wegennet veroorzaakt overbelading economische schade.

Overbelading verstoort het evenwicht in de vervoersmarkt. Deze gang van zaken wordt vanuit het gegeven van het streven naar een evenwichtige vervoersmarkt niet wenselijk geacht.

Doelstelling

De doelstelling van deze beleidsregel is om overbelading als hierboven omschreven tegen te gaan. Een van de middelen die de Minister bij de handhaving van overbelading, naast de strafrechtelijke handhaving, ter beschikking staat betreft een last onder dwangsom.

Dit is in lijn met hetgeen gesteld is in de memorie van toelichting (hierna: MvT) bij de invoering van de Wet wegvervoer goederen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 30 896, nr. 3). In deze MvT is namelijk gesteld dat één van de zes doelstellingen ziet op verbetering van de handhaafbaarheid van de regelgeving.

'De minister is op basis van het wetsvoorstel bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de regelgeving voor het goederenvervoer over de weg. De minister beschikt daarmee op basis van artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: AWB) tevens over de bevoegdheid om aan de overtreder een last onder dwangsom op te leggen. In combinatie met het al bestaande instrumentarium kunnen meer passende maatregelen worden getroffen om het nalevingsniveau te verbeteren'.

Toezichtmethodiek

De vaak zeer intensieve vervoerstromen dwingen de overheid tot andere vormen van toezicht om het nalevingsniveau te verbeteren. Zo'n vorm van toezicht is Weigh in Motion (hierna: WIM). WIM is een geautomatiseerd meetsysteem (gekoppeld aan een videoregistratie van de gecontroleerde voertuigen) dat inmiddels op diverse plaatsen in Nederland op de snelwegen is aangelegd en waarmee zowel de aslast van vrachtauto's als ook het totaal gewicht kan worden gemeten. De meetresultaten en kentekens van de gesignaleerde vrachtauto's worden opgenomen in een database. Een goed functionerend WIM kan vanwege zijn permanente aanwezigheid een substantiële bijdrage leveren aan het terugdringen van de overbeladingsovertredingen.

Werking

WIM detecteert 24 uur per dag 7 dagen per week alle passerende vrachtauto's. Van de vrachtauto's met overschrijding van aslast of totaal gewicht worden de kentekengegevens vastgelegd. Deze door WIM gegenereerde gegevens van vrachtauto's, waarbij overbelading is vastgesteld, leiden tot een overzicht van het aantal overbeladingsovertreders. De berekeningen vinden plaats op iedere eerste dag van de maand. De (gezamenlijke) overzichten van drie opeenvolgende maanden geven een ranking van de meest notoire overtreder. Maandelijks wordt aan deze overtreder een waarschuwingsbrief gezonden. In de drie daaropvolgende maanden worden deze notoire overtreder gemonitord. In deze periode ontvangen zij maandelijks een detailoverzicht van de door WIM vastgelegde passages, waarbij overbelading is vastgesteld. Na een periode van drie maanden wordt een analyse van de gegevens gemaakt. Bij herstel van meer dan 75% wordt de notoire overtreder uit het overzicht gehaald. Bij onvoldoende herstel kan een bestuursrechtelijke maatregel worden opgelegd, zijnde de last onder dwangsom. Nadat door middel van een fysieke weging wederom een overtreding is geconstateerd wordt de last verbeurd.

De gegevens van in het buitenland gevestigde ondernemingen worden op ondernemersniveau doorgegeven aan de buitenlandse handhavingsdiensten. Als gevolg van de inwerkingtreding met ingang van 4 december 2011 van verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEU L 300) kan koppeling plaatsvinden met de buitenlandse kentekenregisters, waardoor de interventie rechtstreeks op de in het buitenland gevestigde ondernemingen kan worden toegepast. Genoemde verordening schrijft voor dat Lidstaten elkaar informeren over de in de andere Lidstaten geconstateerde overtredingen van ondermeer regels omtrent gewicht en afmetingen, welke overtredingen van invloed kunnen zijn op het eventueel

ontvallen van de betrouwbaarheid die ingevolge de verordening vereist is om het beroep van vervoerder te kunnen uitoefenen.

Bovenomschreven procedure laat onverlet dat ook direct kan worden overgegaan tot het opleggen van een last onder dwangsom wanneer bij fysieke weging een overtreding ten aanzien van overbelading wordt geconstateerd. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen in Nederland of in het buitenland gevestigde ondernemingen.

Hoogte last onder dwangsom

Hieronder wordt per type relevante overtreding van de maximale aslasten of het totale voertuiggewicht de hoogte van de dwangsom onderbouwd. Daarbij worden in het kader van de verstoring van het evenwicht in de vervoersmarkt met name twee componenten – zijnde 1) maatschappelijke kosten en 2) economisch gewin – van belang geacht.

Ad 1) Maatschappelijke kosten

Er hebben diverse onderzoeken plaats gevonden om de effecten van overbelading zichtbaar te maken en te kwantificeren¹. De kosten van extra verhardingsonderhoud en van filevorming door extra wegwerkzaamheden blijken, weliswaar met een bandbreedte, redelijk betrouwbaar te kunnen worden geraamd. Het daarnaast betrouwbaar kwalificeren van de effecten op kunstwerken is om diverse redenen nog niet goed mogelijk. Oorzaken hiervan zijn onder ander de relatief lange ontwerp-levensduren van kunstwerken, de grote variëteit in ontwerpen, ontwerpeisen en constructies en de complexe interacties tussen diverse schadeveroorzakende factoren. Het lijkt echter op grond van de onderzoeken aannemelijk dat de aan overbelading toe te rekenen kosten van extra onderhoud aan kunstwerken minimaal op een vergelijkbaar niveau zullen komen te liggen als bij het verhardingsonderhoud. Uitgaande van de diverse onderzoeken en gelet op het feit dat de daarbij vastgestelde kosten alleen betrekking hebben op het hoofdwegennet kunnen de totale maatschappelijke kosten als gevolg van overbelading in ieder geval op minimaal € 100 miljoen worden begroot.

Uit de proefmetingen van WIM blijkt dat op jaarbasis sprake is van zeker 1.000.000 normoverschrijdende vrachtauto's. Uitgaande van 1.000.000 ritten van normoverschrijdende vrachtauto's kunnen de maatschappelijke kosten per rit waarbij overbelading plaatsvindt dan ook becijferd worden op een bedrag van €100,- per rit, namelijk €100 miljoen gedeeld door het aantal ritten van normoverschrijdende vrachtauto's.

Ad 2) Economisch gewin

Om te komen tot het economisch gewin worden drie soorten overbelading onderscheiden:

- a) Overbelading op het kentekengewicht;
- b) Overbelading van het maximaal toegelaten gewicht van 50 ton;
- c) Overbelading van assen.

Ad a)

Via het kenteken is kenbaar welk totaalgewicht een vrachtauto mag laden. Het WIM-systeem kan, op basis van asconfiguraties, vaststellen of en deels ook in welke mate een bepaalde vrachtauto in overtreding is met betrekking tot het gekentekende totaalgewicht. Uit de berekening van het NEA blijkt dat bij overbelading op kentekengewicht er per overbeladingsrit sprake is van een meeropbrengst van circa € 5,98 per ton overbelading. Bij een rit waarbij sprake is van een overbelading van bijvoorbeeld drie ton is er derhalve sprake van een gemiddeld economisch gewin van € 17,93.

Ad b)

Bij overbelading van het maximale gewicht van 50 ton wordt in principe meer lading meegenomen dan wettelijk toegestaan. Deze extra lading resulteert in meer vrachtopbrengst per rit of een lagere transportkostprijs per vervoerde eenheid product. Van deze beide vormen van economisch gewin is in een onderzoek van de NEA² een berekening gemaakt in de vorm van het economisch gewin per ton overschrijding. Deze berekening resulteert bij deze vorm van overbelading per rit in een gemiddelde meeropbrengst van circa € 6,29 per ton overbelading. Bij een rit waarbij sprake is van een overbelading van bijvoorbeeld drie ton is er derhalve sprake van een gemiddeld economisch gewin van € 18,87.

¹ Ondermeer door dr. J.M.M. Sopers in zake 'Kwantificering effecten overbelading vrachtverkeer' van 16 juli 2008

² NEA-rapport Overbelading in het goederenvervoer over de weg. Bepaling van het economisch gewin van individuele transportbedrijven door overbelading van het vrachtoortuig, februari 2011.

Ad c)

Tot slot is bij overbelading van assen en niet tevens een overbelading op maximaal totaal- of kentekengewicht geen sprake van een feitelijke meeropbrengst. De vervoerder realiseert in dit geval een kostenreductie door het niet tussentijds herschikken van de lading in het voertuig. De besparing is hier, volgens de berekening van het NEA, per rit circa € 6,12 euro per ton overbelading van de assen. Bij een rit waarbij sprake is van een overbelading van bijvoorbeeld drie ton is er derhalve sprake van een gemiddeld economisch gewin van € 18,37.

Dubbeltellingen

Een overschrijding van het maximaal toegelaten voertuiggewicht zal (vrijwel) altijd tevens leiden tot een overschrijding van het maximale kentekengewicht. Dit betekent derhalve dat er dubbeltellingen kunnen ontstaan. Om dergelijke dubbeltellingen te vermijden, wordt een geconstateerde overtreding aan slechts een van de hierboven onder a tot en met c genoemde categorieën toegewezen. Indien van toepassing wordt in een dergelijke situatie de geconstateerde overtreding toegewezen aan de categorie 'Overbelading van assen'. Is deze categorie bij de geconstateerde overtreding niet van toepassing dan wordt de geconstateerde overtreding toegewezen aan de categorie 'Overbelading van het maximaal toegelaten gewicht van 50 ton' onderscheidenlijk het kentekengewicht.

Vaststellen hoogte dwangsom

Na een periode van drie maanden waarin is gewaarschuwd, wordt aan de notoire overtreder met onvoldoende herstel een last onder dwangsom opgelegd (zie hetgeen hierboven onder de kop Toezichtmethodiek is gesteld). De hoogte van de dwangsom wordt vastgesteld aan de hand van de hierboven onder 1) en 2) genoemde bedragen.

Stel dat bijvoorbeeld een overtreding aan de categorie Overbelading van het maximaal toegelaten gewicht van 50 ton is toegewezen, dan bedraagt de hoogte van de dwangsom $\text{€ } \{100 + (t \times \text{€ } 6,29)\} \times 5$. De 't' staat daarbij voor het aantal tonnen overbelading en '5' is de vermenigvuldigingsfactor die gehanteerd wordt om er voor te zorgen dat de last onder dwangsom een effectieve prikkel is tot nakoming van de wettelijke normen. Dus, wordt nadat de last onder dwangsom is opgelegd wederom een overtreding geconstateerd, waarbij er sprake is van een overbelading van bijvoorbeeld drie ton, dan verbeurt de overtreder in dit voorbeeld een bedrag van $\text{€ } \{100 + (3 \times \text{€ } 6,29)\} \times 5 = \text{€ } 594,35$. Door het toepassen van de vermenigvuldigingsfactor 5 sluit de hoogte van de dwangsom per overtreding aan bij de vigerende Richtlijn voor Strafvordering belading van voertuigen van het Openbaar Ministerie.

Onderstaand schema geeft aan op welke bepalingen van de Wwg de overtredingen zien.

Overtreding	Overtreden bepaling
Verrichten beroepsvervoer met een vrachtauto ten aanzien waarvan in strijd wordt gehandeld met de beladingsvoorschriften in de Wegenverkeerswet 1994	artikel 2.6, lid 1 Wwg
Doen verrichten van beroeps-vervoer in strijd met de beladingsvoorschriften van de Wegenverkeerswet 1994	artikel 2.6, lid 2 Wwg

Soort overtreding (5.1.2 juncto 5.18.17a tot en met 5.18.17g Regeling voertuigen)	Hoogte dwangsom per overtreding	Maximale hoogte van de dwangsom
Overbelading van het maximaal toegelaten gewicht van 50 ton	$\{ \text{€ } 100,- + (t \times \text{€ } 6,29) \} \times 5$	€ 10.000,00
Overbelading op het kentekengewicht	$\{ \text{€ } 100,- + (t \times \text{€ } 5,98) \} \times 5$	€ 10.000,00
Overbelading van assen	$\{ \text{€ } 100,- + (t \times \text{€ } 6,12) \} \times 5$	€ 10.000,00

t = aantal tonnen overbelading

De verbeurdverklaring van de last onder dwangsom gebeurt aan de hand van fysieke wegingen, waarbij nauwkeurig het aantal tonnen overbelading (de factor 't') wordt vastgesteld.