

## OPNIEUW: PAS OP VOOR OVERBELADING!

*In Eigen Rijder van Oktober 2001 is een artikel gepubliceerd over het onderwerp overbelading naar aanleiding van een wijziging van de AVC 1983 (thans AVC 2002). Daarin zijn diverse technische en juridische aspecten van dit onderwerp belicht. Nieuwe ontwikkelingen rechtvaardigen het om wederom aandacht te besteden aan overbelading.*

Zo vond in maart 2002 allereerst alsnog een euro-conversie plaats van de boetes, zoals deze vermeld staan in de Richtlijn voor strafvordering overbelading. In het hieronder opgenomen schema blijkt, dat deze bedragen niet zo maar zijn omgerekend tegen de koers van 1 € = f 2.20371, maar is tevens afgerond, voor lichte vrachtauto's zelfs met 10% naar boven. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen eigen - en beroepsvervoer. Bij een trekker/oplegger-combinatie wordt de hoogste aslastoverschrijding van het samenstel genomen. Bij een vrachtwagen-/aanhangwagen-combinatie kan van elk voertuig apart een proces-verbaal worden opgemaakt.

### Hogere boetes

In augustus 2002 verschenen echter berichten in de pers, dat Transport en Logistiek Nederland de hand heeft weten te leggen op een nog vertrouwelijk concept voor een nieuwe richtlijn overbelading van het Openbaar Ministerie (OM). Deze richtlijn moet in oktober 2002 de bestaande richtlijn vervangen. Uit het vertrouwelijke document zou blijken, dat het OM van plan is de boetes drastisch te verhogen. Zo zou het onderscheid tussen binnenlands en grensoverschrijdend vervoer vervallen. Daarnaast zou tevens het onderscheid tussen overschrijding van alleen maximum aslast enerzijds en overschrijding van het maximum toegestaan totaal gewicht verval- len. Daarvoor in de plaats zou een ingewikkeld strafpun-

tensysteem komen, waarbij per strafpunt € 22,- boete betaald moet worden. Vele boetes kunnen daardoor 50% tot 100% hoger gaan uitvallen.

### Minder overbelading

De vraag doet zich voor, waarom deze forse verzwaring van de strafmaat, nu uit de statistieken blijkt, dat het aantal overbeladingen juist aan het afnemen is? In veel gevallen is dat al een gehele prestatie, omdat het niet zo eenvoudig is om te allen tijde overschrijding van de maximum toegestane aslast en/of het maximum toegestaan totaalgewicht te voorkomen. Overschrijdingen van het totaal gewicht blijken dan ook sneller te kunnen afnemen dan overschrijdingen van de aslast. Bij het vervoer van bijvoorbeeld stropelige massa's, zoals bitumen, is een kortstondige overschrijding van de aslast vrijwel niet te vermijden, tenzij aanzienlijk minder volume wordt meege- nomen dan technisch toegestaan en verantwoord is. Ook in het container vervoer en in het vervoer van melk, bieten, zand, et cetera, is overbelading een probleem.

### OM: macht of gezag

Het lijkt er op, dat het OM heeft gekozen voor een verho- ging van de boetes mede als afschrikkingmaatregel, aan- gezien er nog steeds er een duidelijk tekort is aan hand- havingcapaciteit. De pakkans is weliswaar vergroot door meer weegsystemen in het wegdek, maar er zijn te wei- nig rechters om de boetes op te leggen en de administra- tieve verwerkingscapaciteit van het OM zelf blijkt ook te klein. De kans op een hoge boete moet daarom 'wellicht' vooral preventief werken. Wellicht, omdat het OM haar beleid vooral graag zelf en alleen vaststelt en een moge- lijke constructieve inbreng van de brancheorganisaties vooralsnog buiten de deur wensen te houden. Had deze overheid niet beloofd af te stappen van achterkamertjes- politiek en zouden beleidsmatige keuzes in een open en transparante afwegingsproces worden gemaakt? Het gaat er immers om, dat de te handhaven regel zo veel gezag heeft bij de eventuele overtreder, dat de regel voortaan wordt nageleefd. Daarvoor is een draagvlak nodig, dat alleen bereikt kan worden door tenminste betreffende weggebruikers via hun organisaties gelegenheid te bieden zich vooraf over voornemens uit te spreken.

Mr. H.C. van den Akker  
[www.transportadvocaat.com](http://www.transportadvocaat.com)



	vroeger	omgerekend	nu
<b>vrachtauto's van minder dan 3500 kg maximumtransactie (aangepast en vastgesteld door het college van procureurs-generaal)</b>	f 1.000,—	€ 453,78	€ 500,—
<b>vrachtwagens van meer dan 3500 kg aslast c.q totale massa:</b>			
1. per procent overschrijding	f 50,—	€ 22,69	€ 22,— (binnenlands vervoer)
2. per procent overschrijding	f 100,—	€ 45,38	€ 45,— (grensoverschr. vervoer)
<b>aslastoverschrijding en overschrijding maximum massa met 5% of minder:</b>			
3. per procent overschrijding	f 25,—	€ 11,34	€ 10,— (binnenlands vervoer)
4. per procent overschrijding	f 50,—	€ 22,69	€ 22,— (grensoverschr. vervoer)