



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Rapport

Datum
26 februari 2009

De naleving van LZV- ontheffingsvoorwaarden

Stand van Zaken eind 2008



Inhoudsopgave

Lijst met afkortingen	3
1 Inleiding	4
1.1 Achtergrond	4
1.2 Aanleiding	4
1.3 Doel	4
1.4 Het onderzoek	4
1.5 Leeswijzer	5
2 Scope en opzet van het onderzoek	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Bedrijven in het onderzoek	6
2.3 Opzet van de bedrijfsinspectie	6
2.4 Ontheffingsvoorwaarden en -condities	6
3 Resultaten	7
3.1 Inleiding	7
3.2 Algemeen	7
3.2.1 Lengte	8
3.2.2 Gewicht	8
3.2.3 Routes	8
3.2.4 Samenstelling van de voertuigcombinatie	9
3.2.5 Vakbekwaamheid van de chauffeurs	9
3.2.6 Aanwezigheid en gebruik van aslastmeters	9
3.2.7 Beperkingen met betrekking tot de lading	10
3.2.8 Arbeidstijdenbesluit vervoer	10
3.3 Belading van LZV's	10
3.4 Resumé	12
3.5 Overige bevindingen	13
3.5.1 Algemeen	13
3.5.2 Ervaringen van LZV-ontheffingshouders	13
3.5.3 Ervaringen van de Inspectie	14
4 Conclusies	15



Lijst met afkortingen

Atbv	Arbeidstijdenbesluit vervoer
LZV	Langere en Zwaardere Voertuigen
RDW	Dienst Wegverkeer
VenW	Verkeer en Waterstaat
WIM-VID	Weigh-in-motion by Video
WWG	Wet Wegvervoer Goederen



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Een Langer en Zwaarder Voertuig (LZV) is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een standaard vrachtautocombinatie. Een LZV is maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar, terwijl een standaard vrachtwagen maximaal 18,75 lang is en (in Nederland) maximaal 50 ton zwaar mag zijn. Tussen december 2000 en juni 2003 hield het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een kleinschalige proef met vier vrachtwagens. Van 24 augustus 2004 tot 1 november 2006 hield het ministerie een grootschalige proef. Hieraan mochten maximaal 100 transportbedrijven en 300 voertuigen meedoen. Sinds 1 november 2007 is een ervaringsfase gestart die bedoeld is om op grote schaal ervaring op te doen. De ervaringsfase duurt naar verwachting drie tot vijf jaar. Deze rapportage doet verslag van een onderzoek naar naleving van de ontheffingsvoorwaarden die worden gesteld aan het gebruik van LZV's.

1.2 Aanleiding

Op 10 juli 2007 heeft Minister Eurlings een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de voorwaarden die gelden gedurende de ervaringsfase. In die brief geeft de minister ook aan dat "wordt bezien of naast objecttoezicht (weginspecties gericht op de bestuurder) ook systeemtoezicht (bedrijfsmatig onderzoek gericht op de ondernemer) kan worden geïntroduceerd."

1.3 Doel

Het onderzoek moet inzicht verschaffen:

- Over de mate van naleving van de voor LZV geldende ontheffingsvoorwaarden en – condities;
- Of systeemtoezicht succesvol geïntroduceerd kan worden voor het toezicht op LZV's.

1.4 Het onderzoek

In de periode tussen 15 oktober en 15 december bezocht de Inspectie Verkeer en Waterstaat LZV-ontheffingshouders. Van de ongeveer 120 ontheffingshouders is er in die periode bij 100 bedrijven een bedrijfsinspectie uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de ontheffingsvoorwaarden en –condities voor LZV's (lengte, gewicht, routes, samenstelling voertuig, vakbekwaamheid van de chauffeur, gebruik van aslastmeters en lading). Gelet op uitkomsten is gedurende het onderzoek besloten om ook te kijken naar gegevens over LZV's bij Weigh-in-Motion punten in het hoofdwegennet. Hierdoor wordt een beeld gegeven van de belading van LZV's. Daarnaast is er tijdens de inspecties aandacht besteed aan de



ervaringen van de ontheffingshouders met het gebruik van LZV's tot nu toe. Bovendien is gekeken naar het naleefgedrag met betrekking tot het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv).

De bedrijfsonderzoeken zijn ingericht op een manier waarmee de Inspectie in 2009 meer gaat werken: systeemtoezicht. Uitgangspunt daarbij is dat ondernemingen, waarbij de bedrijfsprocessen op orde zijn, naleving van wetgeving geborgd hebben en dat zij daarop zelf toezicht houden. Om te controleren of het beeld ook daadwerkelijk klopt worden *reality checks* op de naleving van wet- en regelgeving uitgevoerd. Dit onderzoek moet uitwijzen of deze manier van toezicht geschikt is voor de groep LZV-ontheffingshouders.

1.5 Leeswijzer

Deze rapportage doet verslag van het onderzoek naar de naleving van ontheffingsvoorwaarden en –condities. Er wordt hier niet dieper ingegaan op de historie van LZV's in Nederland of de positie van LZV's in het buitenland. Hoofdstuk 2 bespreekt de scope en de opzet van het onderzoek. De resultaten worden in hoofdstuk 3 uiteengezet. Bovendien wordt in dit hoofdstuk verband gelegd met cijfers van Rijkswaterstaat. Hoofdstuk 4 besluit deze rapportage met conclusies naar aanleiding daarvan.



2 Scope en opzet van het onderzoek

2.1 Inleiding

Een LZV-ontheffing bestaat uit verschillende elementen: voertuigconfiguratie, kerngebieden en aansluitroutes. De Dienst Wegverkeer (RDW) coördineert de aanvraag van een LZV-ontheffing. De RDW toetst de voertuigconfiguratie voor toelating op het wegennet en overlegt met de wegbeheerder over de kerngebieden en aansluitroutes. Het onderzoek spitst zich toe op de vervoerders die gebruik maken van LZV-ontheffingen.

2.2 Bedrijven in het onderzoek

Het onderzoek is gericht op Nederlandse ondernemers die volgens gegevens van de RDW een ontheffing hebben om met één of meerdere LZV's te rijden. De bedrijven beslaan verschillende delen van het domein goederenvervoer over de weg. Zowel beroepsvervoerders als eigenvervoerders maken gebruik van LZV's en ook enkele verkeersscholen zijn in het bezit van een ontheffing. Vervoerde goederen variëren van zeecontainervervoer tot sierbloemen. In totaal zijn 100 van de ongeveer 120 bedrijven bezocht.

2.3 Opzet van de bedrijfsinspectie

Inspecteurs van VenW hebben de bedrijven bezocht en gesproken met degenen die binnen het bedrijf verantwoordelijk zijn voor de inzet van LZV's. De bedrijfsinspecties zijn van tevoren aangekondigd. Met de ondernemers is gesproken over beheersmaatregelen die binnen het bedrijf genomen zijn om te waarborgen dat ontheffingsvoorwaarden en –condities nageleefd worden. Daarnaast zijn *reality checks* uitgevoerd om te bekijken of de beheersmaatregelen in de praktijk werken.

2.4 Ontheffingsvoorwaarden en – condities

Bij alle bedrijven die gebruik maken van één of meerdere LZV's is aandacht besteed aan de volgende ontheffingsvoorwaarden en –condities:

- Lengte (maximaal 25,25m);
- Gewicht (maximaal 60 ton totaalgewicht);
- Route (uitsluitend rijden op wegen van het basisnet, de aansluitroutes naar, en wegen in het kerngebied);
- Samenstelling van de voertuigcombinatie;
- Vakbekwaamheid van de chauffeurs (bezit van LZV-certificaat);
- Aanwezigheid en gebruik van aslastmeters;
- Beperkingen met betrekking tot de lading.

Deze voorwaarden en condities worden verder besproken in hoofdstuk 3.



3 Resultaten

3.1 Inleiding

Niet alle benaderde bedrijven maken daadwerkelijk gebruik van een LZV. Van de 100 bedrijven bleken er 71 één of meerdere LZV's te gebruiken. Bedrijven hadden zich wel aangemeld om in aanmerking te komen voor een vergunning, maar hebben bij nader inzien of meer bedenktijd nodig of zien af van verdere aanvraag. Bij alle bedrijven is de naleving van de ontheffingsvoorwaarden en -condities onderzocht. Dit hoofdstuk bespreekt eerst stuk voor stuk de voorwaarden en condities. Bovendien wordt ook de aandacht die er tijdens het onderzoek is geweest voor naleving van het arbeidstijdenbesluit vervoer uitgelicht. Vervolgens wordt verband gelegd met gegevens van de Dienst Verkeer en Scheepvaart. Tenslotte worden enkele opvallende zaken, die uit de bedrijfsinspecties naar voren zijn gekomen, besproken.

3.2 Algemeen

LZV's wijken op een aantal manieren af van standaard vrachtwagens. Belangrijkste verschil is dat deze langer en zwaarder mogen zijn. 'Normale' vrachtwagencombinaties mogen maximaal 18,75 meter lang zijn. LZV's mogen maximaal 25,25 meter lang zijn. Die lengte wordt bereikt door een vrachtwagen of trekker te combineren met een oplegger of één of twee aanhangwagens. Daarnaast heeft een LZV een hoger toegestaan totaalgewicht: 60 ton in plaats van 50 ton. Dat doet overigens niets af aan het feit dat er ook voor LZV maximaal toegestane aslasten bestaan.

LZV configuraties (meest voor de hand liggende mogelijkheden)

A Trekker - oplegger - middenaanhangwagen



B Trekker - oplegger (met oplegpunt) - oplegger



C vrachtauto - aanhangwagen (lengte > 18,75 m)



D vrachtauto - dolly - oplegger



E vrachtauto - middenasser - middenasser





3.2.1 Lengte

Een LZV-combinatie mag maximaal 25,25 meter lang zijn. Om de overige verkeersdeelnemers te waarschuwen voor de lengte van het voertuig dient de maximale lengte aan de achterzijde van een LZV-configuratie duidelijk leesbaar te zijn aangebracht.



De meeste bedrijven maken gebruik van een 'vaste' LZV-configuratie. De goedgekeurde voertuigconfiguratie garandeert dat de maximaal toegestane lengte niet wordt overschreden. In de ontheffing staan de wisselende samenstellingen vermeld, waardoor de lengte van wisselende samenstellingen gegarandeerd is. Reality checks zijn uitgevoerd bij voertuigen die aanwezig waren op het bedrijf en door aan de hand van de bedrijfsplanning vast te stellen welke voertuigen wanneer en in welke configuratie zijn gebruikt.

3.2.2 Gewicht



Een LZV mag – inclusief belading – maximaal 60 ton wegen en de toegestane maximum aslasten mogen niet overschreden worden.

In de meeste bedrijven is het niet overschrijden van zowel het totale gewicht, als de toegestane aslasten geborgd, doordat er uitsluitend goederen worden vervoerd die een laag gewicht hebben. Desalniettemin is bij 8 van de 71 bedrijven geconstateerd dat er onvoldoende beheersmaatregelen zijn genomen om overschrijding van de toegestane gewichten te voorkomen. Dat betekent niet dat er overbeladen wordt, maar wel dat de kans erop groter is. Voor een deel bleek overbelading ook uit reality checks (vrachtbrieven en eerdere inspectieresultaten). Opvallend is dat alle 8 bedrijven actief zijn in het vervoer van containers. Ook opvallend is dat deze bedrijven gebruik maken van LZV's die niet zijn uitgerust met aslastmeters. Reden hiervoor is dat deze aan het begin van de proef niet verplicht waren. Hier wordt verder op in gegaan in de paragraaf over aslastmeters.

3.2.3 Routes

LZV's mogen uitsluitend rijden op wegen van het basisnet, de aansluitroutes naar, en wegen in het kerngebied. De RDW geeft ontheffing voor die aansluitroutes, mits de betrokken wegbeheerder toestemming geeft. Buiten het



basisnet, de kerngebieden en de aansluitroutes waarvoor ontheffing is verleend is het gebruik van LZV's niet toegestaan. Bij het overgrote deel van de bedrijven is in de planning geborgd dat chauffeurs alleen gebruik maken van toegestane wegen. In 13 gevallen is beoordeeld dat er op dit terrein verbetering gewenst is. Zo toonden reality checks aan dat de verplichte print-outs van de ontheffingsgebieden niet in het voertuig aanwezig waren of verouderd waren. Het betreft hier argeloosheid, geen slechte wil. In een enkel geval moest noodgedwongen gebruik gemaakt worden van een andere route in verband met wegwerkzaamheden op de in de ontheffing genoemde route.

3.2.4 Samenstelling van de voertuigcombinatie

Verreweg de meeste bedrijven gebruiken steeds dezelfde samenstelling om een LZV te 'maken'. In sommige gevallen worden identieke aanhangers uitgewisseld tussen twee mogelijke LZV-configuraties. In enkele gevallen worden LZV's niet op de gehele route als LZV gebruikt, maar wordt een extra aanhanger later aangekoppeld of eerder afgekoppeld. Dit maakt de LZV tot een normale vrachtauto, hetgeen de flexibiliteit van de onderneming ten goede komt. Dit doet niets af aan de LZV configuratie, maar zegt iets over de inzetbaarheid. In alle bezochte bedrijven is aan de hand van inzage in de kopieën van de ontheffing en de daarin genoemde kentekenbewijzen geconstateerd dat er voldoende beheersmaatregelen zijn. Hierdoor wordt voorkomen dat er met een combinatie gereden wordt die niet is toegestaan.

3.2.5 Vakbekwaamheid van de chauffeurs

Chauffeurs van een LZV moeten – naast de voorwaarden die gelden voor alle vrachtwagenchauffeurs – een speciaal LZV-certificaat halen en dit kunnen tonen. Alleen deze chauffeurs mogen op de LZV ingezet worden.



Geconstateerd is dat de rittenplanning, die ervoor moet waken dat alleen chauffeurs met certificaat ingezet worden op LZV's bij alle bedrijven goed in orde is. Uit reality checks (rittenplanningen en tachograafgegevens) blijkt dat bij alle geïnspecteerde bedrijven alleen chauffeurs op LZV's rijden die in het bezit zijn van zo'n certificaat.

3.2.6 Aanwezigheid en gebruik van aslastmeters



Toen de eerste proef met LZV's begon was het aanwezig zijn en gebruiken van aslastmeters nog niet verplicht. Voor nieuwere LZV's zijn deze meters wel verplicht gesteld.

In 45 van de 71 bedrijven wordt gebruik gemaakt van LZV's die geen aslastmeters hebben, omdat deze stammen uit de eerdere proef. Voor die



voertuigen zijn de aslastmeters niet verplicht. Alle nieuwere voertuigen blijken de aslastmeters te hebben en bovendien is in de bedrijfsvoering aandacht voor het gebruik ervan. Opvallend is dat alle bedrijven die volgens het onderzoek onvoldoende beheersmaatregelen hebben om overbelading te voorkomen, gebruik maken van LZV's uit het begin van de proef, die niet voorzien zijn van aslastmeters. Ondernemers geven aan dat bij vervanging van het wagenpark ook aslastmeters aangebracht zullen worden.

3.2.7 Beperkingen met betrekking tot de lading

Niet alles mag met LZV's vervoerd worden. Gevaarlijke stoffen, levende dieren en vloeistoffen in tanks zijn niet toegestaan. Bovendien gelden er beperkingen ten opzichte van het formaat van de (brandstof)tank.



Van de meeste bedrijven is door de aard van hun bezigheden al duidelijk dat geen lading wordt vervoerd die niet is toegestaan. Middels reality checks is aan de hand van de planning en vervoerdocumenten vastgesteld dat de LZV-ontheffingshouders zich inderdaad niet bezig houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen, levende dieren en vloeistoffen in tanks.

3.2.8 Arbeidstijdenbesluit vervoer

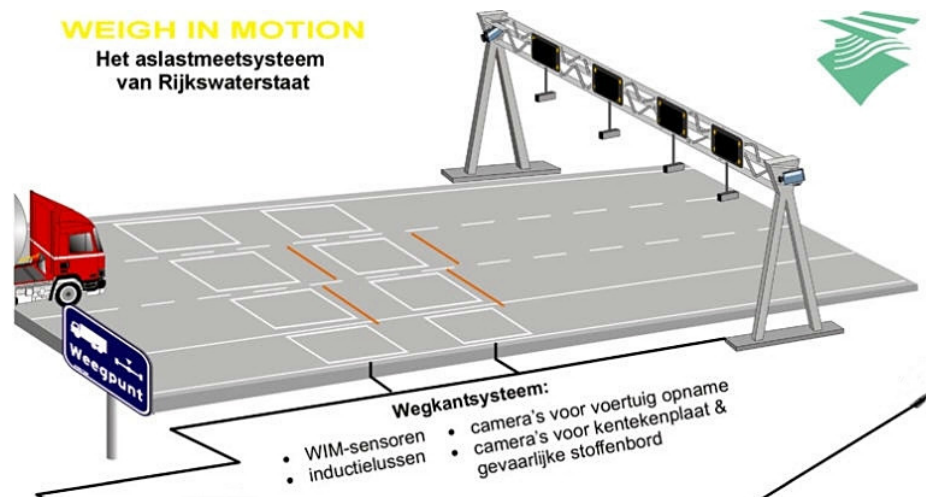
De grotere lengte en zwaardere massa van een LZV voertuig vraagt om stringente naleving van wet- en regelgeving. Bij dit onderzoek is derhalve eveneens gekeken naar de naleving van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Gekeken is hoe LZV-ontheffingshouders omgaan met rij- en rusttijden. In de meeste bedrijven is het duidelijk dat de rittenplanning erop is gericht om overtreding van de toegestane arbeidstijden te voorkomen. Dit gebeurt bijvoorbeeld doordat de chauffeurs in ploegendiensten worden ingezet, waardoor ze nooit teveel uren kunnen maken, of doordat er in het weekend niet gereden wordt, waardoor de weekendrust gegarandeerd wordt. Aan de hand van de ter inzage gegeven tachograafgegevens is geconstateerd dat in 11 van de 71 van de bedrijven er sprake is van enkele overtredingen. Deze zijn het gevolg van onvoldoende beheersmaatregelen op het gebied van de arbeidstijden. In het algemeen kan daarom gesteld worden dat de naleving op het gebied van rij- en rusttijden in vergelijking met de rest van het domein weggoederenvervoer goed is, hoewel er wel ruimte voor verbetering is. Dit kan bevorderd worden door de inrichting van het proces omtrent de borging van de naleving van het Arbeidstijdenbesluit vervoer te verbeteren.

3.3 Belading van LZV's

Rijkswaterstaat monitort sinds enkele jaren overbelading op het hoofdwegennet. Dit gebeurt met behulp van dynamische meetsystemen: Weigh-in-Motion by Video (WIM-VID). Deze maken gebruik van lussen die in het wegdek liggen en meten de aslasten van passerende voertuigen. Bovendien maakt het systeem



gebruik van videobeelden. Hierdoor worden voertuigcategorieën herkend en kan berekend worden of het voertuig al dan niet overbeladen is op het totaalgewicht. Het systeem monitort op die manier 24 uur per dag, zeven dagen per week op 8 punten in het hoofdwegennet hoeveel er overbeladen wordt.



tekening 1: overzichtbeeld WIM -meetpunt

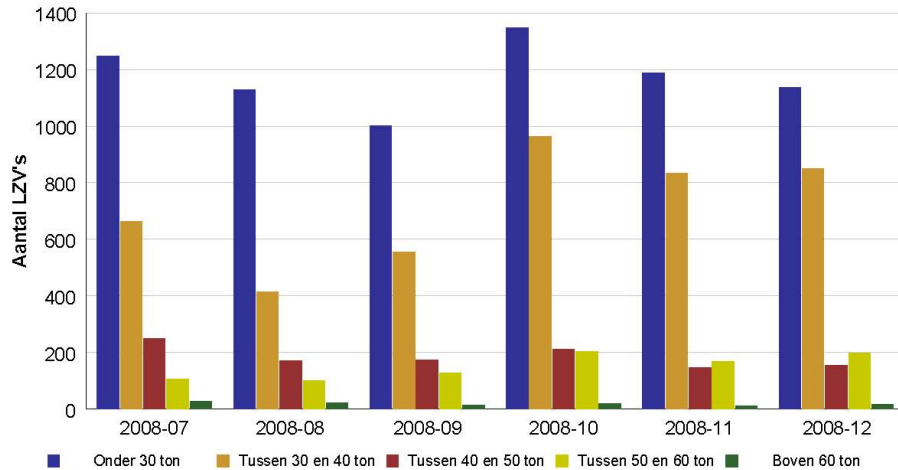
Rijkswaterstaat houdt op deze punten ook de passages en belading bij van LZV's. Bij de WIM-VID meetsystemen op het hoofdwegennet is geconstateerd dat een zeer beperkt aandeel van de LZV's zwaarder is dan de toegestane 60 ton. Uit onderstaande grafiek en tabel blijkt circa de helft van de LZV's minder dan 30 ton en ongeveer 92,5% minder dan 50 ton weegt. Het overschrijden van het toegestaan maximum totaal gewicht van 60 ton komt maar in een fractie van de passages bij de weegsystemen voor. Waarbij wordt opgemerkt dat de routes, opgenomen in de LZV ontheffing, een breder wegennet omvat dan de WIM-meetpunten.

Tabel 3.1 LZV-passages op WIM-VID-punten naar totaalgewicht in cijfers

	2008-07	2008-08	2008-09	2008-10	2008-11	2008-12	Totaal %
Totaal	2292	1835	1868	2745	2347	2357	100,00%
Onder 30 ton	1247	1129	1001	1349	1188	1137	52,45%
Tussen 30 en 40 ton	663	414	554	963	833	851	31,82%
Tussen 40 en 50 ton	248	170	174	211	145	155	8,20%
Tussen 50 en 60 ton	107	100	126	203	169	199	6,72%
Boven 60 ton	27	22	13	19	12	15	0,80%



Grafiek 3.1 LZV-passages op WIM-VID-punten naar totaalgewicht, figuratief



3.4 Resumé

Tabel 3.2 Aantallen en percentages

	Lengte	Gewicht	Route	Samenstelling	Vakbekwaamheid	Aslastmeter ¹	Lading	Arbeidslijden
Beheersmaatregel aanwezig	71	63	58	71	71	26	71	60
Beheersmaatregel niet aanwezig	0	8	13	0	0	45	0	11
Totaal	71	71	71	71	71	71	71	71
Percentage	100,00%	88,73%	81,69%	100,00%	100,00%	36,62%	100,00%	84,51%

¹ De LZV's zonder aslastmeters zijn al in gebruik sinds het begin van de proef. In geen geval was er sprake van overtreding van de regels. Zie ook paragraaf 3.1.6

Uit paragraaf 3.2 blijkt dat de beheersmaatregelen ten opzichte van de ontheffingsvoorwaarden en -condities over het algemeen goed zijn. Ten aanzien van overbelading blijkt nog wel wat ruimte voor verbetering te zijn. Het feit dat een onderneming de beheersmaatregelen kan verbeteren betekent overigens nog niet dat het bedrijf daadwerkelijk de wettelijke voorschriften overtreedt. Het is daarom interessant om eens te kijken hoe de naleving van LZV's ten aanzien van toegestaan gewicht is.



3.5 Overige bevindingen

3.5.1 Algemeen

Tijdens de inspecties is bijzondere aandacht geweest voor de ontheffingsvoorwaarden en -condities. Ook komen tijdens de onderzoeken andere onderwerpen ter sprake. Een aantal zaken zijn het waard om hier te vermelden.

Allereerst vallen er een aantal zaken op ten aanzien van het vervoer van containers. In hoofdzaak is de categorie containervervoer in twee delen op te splitsen: nationaal vervoer en zeecontainervervoer. De scheiding is echter niet heel strikt.

Het nationaal vervoer betreft bijvoorbeeld het vervoer van in containers los gestort afval binnen Nederland (of van en naar buurlanden). Doordat degenen die zich van het afval ontdoen, niet betrokken zijn bij het vervoer zelf, is er – blijkens gesprekken – een risico dat de lading niet gelijkmatig verdeeld is, of dat de container te zwaar is beladen. Hierdoor kan overbelading op ofwel de aslasten, ofwel het totaalgewicht ontstaan, hetgeen leidt tot schade aan de infrastructuur, verkeersonveiligheid en/of oneerlijke concurrentie.

3.5.2 Ervaringen van LZV-ontheffingshouders

Niet in alle bedrijven die genoemd zijn als LZV-ontheffingshouder wordt daadwerkelijk van een LZV gebruik gemaakt. In sommige gevallen komt dat door terugloop in het aantal opdrachten of door de gewijzigde economische situatie, sinds het moment van aanvragen van de ontheffing. In andere gevallen zou men graag van een LZV gebruik maken, maar is er vertraging ontstaan bij de aanvraag, of zijn er redenen vanuit een wegbeheerder waarom de ontheffing niet verleend wordt. In een enkel geval is men gestopt met het gebruik van de LZV toen het toegestaan totaalgewicht 50 ton was, inmiddels is dat 60 ton. Een grote groep bedrijven geeft aan erg enthousiast te zijn over het gebruik van LZV's. Diverse ondernemers geven aan het LZV-wagenpark graag uit te willen breiden (hoewel soms pas nadat de economie weer aantrekt). Een aantal ondernemers geeft aan veel meer gebruik van LZV's te maken, wanneer er ook grensoverschrijdend vervoer mag plaatsvinden, met name naar de buurlanden België en Duitsland.

In diverse bedrijven wordt flexibel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de aanhanger van LZV combinaties af te koppelen. Zonder die aanhanger gelden de beperkingen voor routes en andere zaken die voor LZV's gelden niet meer en kan doorgereden worden als een standaard combinatie. Dit gebeurt bijvoorbeeld nadat een deel van de lading is gelost en er verder gereden wordt over een traject waarvoor geen LZV-ontheffing is afgegeven. Deze werkwijze wordt ook toegepast bij het vervoer van en naar België en Duitsland gaat.



Een van de bevindingen van dit onderzoek is dat de manier waarop het toezicht is vormgegeven door ondernemers als prettig en leerzaam is ervaren. De bemerkingen omtrent de bedrijfsprocessen worden ter harte genomen. Deze groep blijkt in grote lijnen de wet- en regelgeving goed na te leven. De bereidheid tot verbetering is groot evenals de wil om de wet- en regelgeving na te leven. De LZV-ontheffingshouder neemt de eigen verantwoordelijkheid serieus en pakt deze daadwerkelijk op. De beperking van de toezichtlast, doordat alle relevante wet- en regelgeving integraal wordt onderzocht, wordt door de onder toezichtgestelde zeer gewaardeerd.

3.5.3 Ervaringen van de Inspectie

Ook voor de Inspectie VenW is de ervaring positief. De gehanteerde methodiek, een combinatie van systeemtoezicht op bedrijfsprocessen en reality checks op wet- en regelgeving geeft een goed beeld van de mate van naleving van wet- en regelgeving door de LZV-ontheffingshouder en door dit onderzoek ook van de hele groep bedrijven die gebruik maken van LZV's. De Inspectie concludeert daarom dat deze wijze van toezicht, waarbij de onder toezichtstaande wordt gewezen op zijn eigen verantwoordelijkheid, is gebleken een goede manier van toezicht te zijn.



4 Conclusies

- Voor de volgende ontheffingsvoorwaarden zijn in alle onderzochte bedrijven voldoende beheersmaatregelen getroffen:
 - Lengte
 - Samenstelling
 - Vakbekwaamheid
 - Soort Lading
- Op het gebied van (over-)belading blijken de meeste bedrijven goede beheersmaatregelen te hebben getroffen. Circa de helft van de LZV's blijkt bij passage van WIM-VID punten onder de 30 ton te wegen, ongeveer 92,5% weegt minder dan 50 ton. Slechts zo'n 7,5% van die voertuigen maakt daarmee gebruik van de verruiming tot 60 ton. Binnen het containervervoer is er echter een aantal bedrijven waar de beheersmaatregelen onvoldoende zijn.
- Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt in vergelijking met standaard vrachtwagens beter nageleefd. Wel is er nog ruimte voor verbetering.
- LZV-ontheffingshouders hebben te maken met veel regels die nageleefd moeten worden. Goed functionerende bedrijfssystemen, waardoor de naleving van wetten en regels geborgd wordt, is voor deze groep daarom van belang. Toezicht op die systemen maakt dat een appèl wordt gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van ondernemers. Uit het toezicht op de bedrijfsprocessen (inclusief reality checks) blijkt dat LZV-ontheffingshouders hier goed op reageren. Systeemtoezicht lijkt het meest geëigende toezichtinstrument.
- De Inspectie concludeert dat de houders van een LZV-ontheffing zich bewust zijn van de bevoorrechte positie en dat naleving van de LZV-ontheffingsvoorwaarden noodzakelijk is.
- De Inspectie stelt vast dat de ontheffingshouders zich over het algemeen houden aan de gestelde voorwaarden.
- De geïnspecteerde ondernemingen hebben de wijze van inspecteren (het integraal beoordelen van de ontheffingsvoorwaarden) als zeer positief ervaren.
- De Inspectie heeft vastgesteld dat onder de ontheffingshouders de bereidheid tot herstel van processen, welke de naleving van wetgeving bevorderen, groot is.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat is positief gestemd over de naleving van wetgeving door de LZV-ontheffingshouder en voorziet geen problemen bij continuering en uitbreiding van het aantal LZV-ontheffingen.



Colofon

Uitgever
Inspectie Verkeer en Waterstaat
Datum
Januari 2009
Contactpersoon
Kees Hersbach
Doorkiesnummer
070 – 456 2204
Fax
070 – 456 2776
Uitvoerder
Toezichteenheid Goederenvervoer
Opmaak
IVW