



> Retouradres

Directoraat-Generaal Mobiliteit  
wob weigeringsgrond  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**ILT**  
TWO Omgeving en Bestuur  
Netwerk Transport

**Contactpersoon**  
wob  
senior adviseur

wob  
weigeringsgrond

**Kenmerk**  
ILT-2019/55583

Datum 8 november 2019  
Betreft HUF-toets vrachtwagenheffing

Geachte heer wob

In reactie op uw verzoek van eind juni 2019 om de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing te toetsen (HUF-toets), kan ik u het volgende meedelen.

De aard en het doel van de taken die de ILT op het gebied van vrachtwagenheffing zijn toebedacht verschillen in belangrijke mate van die waarvoor zij zich nu inzet. Ik ben van oordeel dat de bestaande ILT-organisatie hiervoor niet zonder meer geschikt is. Als de wetgever ambtenaren van de ILT toch aanwijst als de toezichthouders die deze nieuwe taken moeten vervullen, dan zal hiervoor een nieuw, apart organisatieonderdeel nodig zijn; de organisatie van de ILT is hiervoor nu niet ingericht.

Gelet op het aantal potentiële overtredingen en de aard ervan, voorzie ik dat zo'n nieuw organisatieonderdeel een forse omvang zou moeten hebben, maar ik kan de vereisten nog niet preciseren; op een aantal belangrijke punten biedt het wetsvoorstel nog onvoldoende duidelijkheid om de benodigde hoeveelheid mensen, middelen en geld goed te kunnen inschatten.

Hieronder licht ik deze (voorlopige) conclusies toe, benoem ik uitgangspunten en randvoorwaarden en suggereer ik onderzoeksvragen waarvan de beantwoording voor het verdere verloop van de invoering van vrachtwagenheffing voor de ILT van belang is.

### **Toelichting**

De ILT is in beeld voor de uitvoering van de volgende taken in het kader van de vrachtwagenheffing:

- de uitvoering van maatregelen met betrekking tot de staandehouding van vrachtwagens. Het gaat dan om vrachtwagens waarvoor de boetes oninbaar zijn (bijvoorbeeld omdat de houder niet bekend is of de invordering van boetes niet geslaagd is);
- toezicht op de naleving tijdens controles en bedrijfsbezoeken;
- de afhandeling van het bezwaar & beroep en inning & incasso van de door de ILT opgelegde boetes.

Dit beeld is echter nog niet vastgelegd in het wetsvoorstel. De toezichthouders moeten nog worden aangewezen (art. 16 lid 1) en ook andere regels kunnen of moeten nog in lagere regelgeving worden bepaald (zoals regels over bewaring, eigendomsoverdracht en overbrenging van vrachtwagens – zie art. 18 lid 6). Verder zal de daadwerkelijke uitvoering mede afhankelijk zijn van nog te maken afspraken tussen verschillende toezichthouders en uitvoerders. Daarom kan de ILT nu nog niet in kwantitatieve termen melden wat zij nodig heeft om de taken die haar zijn toebedacht goed te vervullen.

## **Uitgangspunten**

### *Organisatie*

1. De aard en het doel van de taken die de ILT zijn toebedacht verschillen van die van de taken die de ILT op dit moment heeft op het gebied van het wegvervoer. Het is daarom niet wenselijk die taken op te nemen in de taakomschrijving van de inspecteurs van de bestaande handhavingsteams.
2. De ILT bepaalt haar (relatieve) inzet op de vele verschillende wettelijke taken in principe op basis van risicoanalyse; die inzet moet in de loop van de tijd kunnen veranderen als haar inschatting van het maatschappelijk nuttig effect van de verscheidene werkzaamheden verandert. Dit staat op gespannen voet met de voorziene oormerking van het budget voor uitvoering en handhaving door de ILT.
3. Hierdoor is het niet wenselijk of zelfs mogelijk om de voorziene ILT-taken op het gebied van vrachtwagenheffing in te passen in de bestaande organisatie; deze zullen moeten worden ondergebracht in een apart, nieuw organisatieonderdeel.

### *Informatievoorziening/ICT*

4. De ILT ontwikkelt zo min mogelijk zelf IV-voorzieningen, maar sluit aan op de IV/ICT van de vrachtwagenheffingspartners RWS, CJIB en RDW, of maakt gebruik van SaaS-oplossingen (software die als dienst wordt aangeboden, zodat de ILT deze niet zelf hoeft te ontwikkelen).
5. De werkzaamheden van de ILT met betrekking tot vrachtwagenheffing, en dus ook de IV/ICT-voorzieningen ILT, komen pas in beeld nadat er een signaal van de RDW is ontvangen.

## **Randvoorwaarden en afhankelijkheden**

1. Er moeten voldoende, veilige plekken zijn voor het stallen van vrachtwagens die de ILT vasthoudt tot de boete is betaald. Die zijn er nu niet, althans kan de ILT daarover niet beschikken.
2. Inspecteurs van de ILT moeten steeds en overal kunnen beschikken over actuele en accurate informatie over overtredingen en sancties, zoals de 'zwarte lijst' van kentekens van houders die in aanmerking komen voor een sanctie door de ILT. Deze informatie betreft met name gegevens die de RDW beheert.
3. Veiligheid van de inspecteurs is essentieel. Dit houdt concreet onder meer in dat de voorziene inspecties altijd door minimaal twee personen moeten

worden gedaan, wat uiteraard effect heeft op het aantal FTE dat de ILT voor toezicht en handhaving nodig heeft.

**ILT**  
TWO Omgeving en Bestuur  
Netwerk Transport

### Onderzoeksvragen

**Datum**  
1 november 2019

1. Naar verwachting zal het overgrote gedeelte van de sancties voor overtredingen van de regels voor vrachtwagenheffing worden opgelegd door de RDW, welke organisatie bezwaar en beroep tegen die sancties moet gaan afhandelen. De ILT zou datzelfde moeten gaan doen voor de sancties die zij oplegt. Het is echter de vraag of dit het meest efficiënt is; het verdient aanbeveling te onderzoeken of bezwaar en beroep tegen alle sancties niet beter kunnen worden geconcentreerd bij één partij (bijvoorbeeld de RDW). Kennis en capaciteit worden daardoor gebundeld, wat vermoedelijk bevorderlijk is voor de kwaliteit en doelmatigheid van de procedures.
2. In dezelfde trant kan men zich afvragen of de incasso niet beter kan worden geconcentreerd.
3. De ILT heeft behoefte aan meer duidelijkheid over de mogelijkheden om gegevens die worden verzameld in het kader van de vrachtwagenheffing te gebruiken voor de handhaving van andere voorschriften, zoals die voor rij- en rusttijden en overbelading. Hoewel ik besef dat dit strikt genomen losstaat van de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het onderhavige wetsvoorstel, verzoek ik u hieraan aandacht te besteden. Deze kans voor verbetering van haar informatiepositie wil de ILT niet voorbij laten gaan.

### Vervolg

Nadat voldoende duidelijkheid is gegeven over de randvoorwaarden en de openstaande vragen van de ILT zijn beantwoord, kan ik u in kwantitatieve termen informeren over wat de ILT verwacht nodig te hebben om haar taken op het gebied van vrachtwagenheffing goed te kunnen vervullen. De ILT zal bij het vervolg van het programma voor de invoering van de vrachtwagenheffing constructief betrokken blijven en ik verneem dan ook graag uw reactie op deze HUF-toets.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport, *ph.*

*ba*   
wob  d  
wob weigeringsgrond