

Wettelijke kaders overbelading wegvervoer

Wetteksten en regelingen die betrekking hebben op het te zwaar beladen van motorvoertuigen op de openbare weg en de handhavingmogelijkheden binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Datum	29 juli 2013
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)
Informatie	■ ■■■■
Telefoon	(+31) 06 – ■■ ■■ ■■
Uitgevoerd door	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)
Opmaak	■■■■■
Datum	29 juli 2013
Status	Definitief
Versienummer	1.1

Versiebeheer

Versie	Status	Datum	Auteur	Toelichting
1.0	Definitief	04-01-2013	■ ■■■■	Initieel document
1.1	Definitief	29-07-2013	■ ■■■■	Boetebedragen overbelading toegevoegd.

Inleiding

Voor iedere personenauto, aanhanger en vrachtwagen is een toegestane maximum massa vastgesteld. Dat staat vermeld in het kentekenbewijs of (bij vrachtwagens) in het kentekenregister van de oplegger. Weegt het voertuig meer, dan is er sprake van overbelading en dat is strafbaar. Ook zijn er grenzen voor de aslast en koppelingsdruk die niet overschreden mogen worden.

Eén van de redenen om overbelading aan te pakken is dat het invloed heeft op de remvertraging en dus op de verkeersveiligheid. Daarnaast veroorzaakt overbelading veel schade aan het wegdek en viaducten en is het in het beroepsgoederenvervoer een vorm van concurrentievervalsing.

Vrachtwagens

De bepalingen voor belading van vrachtwagens staan in de Regeling Voertuigen (RV) en de Wet Wegvervoer Goederen (WWG). Daarin staan ook de strafbaarheid en sancties. De overtredingen van de WWG vallen onder de Wet op economische delicten. Overbelading is een economisch delict.

Iedere vrachtwagen heeft z'n eigen maximum massa, die in Nederland nooit meer dan 50 ton mag bedragen (60 ton voor rijdende werktuigen). Ook heeft iedere vrachtwagen z'n eigen maximum aslast, die vaak per as verschilt. Verder is de koppelingsdruk belangrijk. Deze gegevens staan in het kentekenregister van de oplegger vermeld en het is verboden om meer te laden. Er wordt proces-verbaal opge maakt als de maximum massa met 5% of de aslast 10% of meer is overschreden.

Bron: <http://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/overtredingen/overbelading/>

Wet als juridisch begrip

Een wet in formele zin is een (gezamenlijk) besluit, genomen en kenbaar gemaakt volgens de daartoe vastgelegde procedure door een bevoegd orgaan, de formele wetgever genoemd.

De formele wetgever is het bevoegde orgaan dat wetten mag opstellen en goedkeuren, ook als bij de kenbaarmaking andere organen moeten optreden.

In Nederland is de formele wetgever samengesteld uit de regering (De regering wordt gevormd door de Koning en de ministers; art. 42 Grondwet) en de Staten-Generaal (de Tweede Kamer en Eerste Kamer) - volgens de procedure van art. 81 (en volgende) van de Grondwet. De beide kamers van de Staten Generaal nemen de wet aan, waarna die door de koning wordt bekrachtigd, en afgekondigd.

Wegenverkeerswet 1994

Wet van 21 april 1994, houdende vervanging van de Wegenverkeerswet

Wettekst: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/volledig/>

Afkorting: Wvw 1994

Artikel 36.5

Motorrijtuigen en aanhangwagens dienen overeen te komen met de gegevens in het voor het betrokken voertuig afgegeven kentekenbewijs en met de gegevens die omtrent het voertuig zijn opgenomen in het kentekenregister.

Artikel 36.6

Voor overtreding van artikel 36.5 zijn aansprakelijk:

- voor zover het betreft een motorrijtuig, de eigenaar of houder die het motorrijtuig op de weg laat staan of daarmee over de weg laat rijden, alsmede in het geval dat met dat motorrijtuig over de weg wordt gereden, de bestuurder, en
- voor zover het betreft een aanhangwagen, de eigenaar of houder die de aanhangwagen op de weg laat staan of deze met een motorrijtuig over de weg laat voortbewegen, alsmede in het geval dat de aanhangwagen met een motorrijtuig over de weg wordt voortbewogen, de bestuurder van dat motorrijtuig.

Regeling Voertuigen

Regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994.
Een schematische uitwerking van deze regeling is opgenomen in bijlage A.

Wettekst: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/volledig/>

Afkorting: RV

Artikel 1.1

In deze regeling wordt verstaan onder bedrijfsauto: voertuig van de voertuigcategorie N, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorrijtuig met beperkte snelheid; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig dat blijkt uit het afgegeven kentekenbewijs een bedrijfsauto is;

Artikel 5.3.7

1. De last onder de assen van bedrijfsauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten.
2. De totale massa of de som van de aslasten van bedrijfsauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximummassa.

Artikel 5.12.7

1. De last onder de assen van aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten. Bij middenaanhangwagens en opleggers mag de last onder de koppeling niet meer bedragen dan in het kentekenregister of op het kentekenbewijs is vermeld.
2. De totale massa van aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximummassa.
3. De som van de aslasten van autonome aanhangwagens mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximummassa.

Artikel 5.18.17b

1. De op het Nederlandse kentekenbewijs van een bedrijfsauto of een bus of de in het kentekenregister vermelde toegestane maximummassa van het samenstel van een bedrijfsauto of bus met een aanhangwagen mag niet worden overschreden en de som van de aslasten van het samenstel in beladen toestand mag niet meer bedragen dan de vermelde toegestane maximummassa van het samenstel.

2. Indien op het Nederlandse kentekenbewijs van een bedrijfsauto of een bus de toegestane maximummassa van het samenstel van een bedrijfsauto of bus met een aanhangwagen of in het kentekenregister niet is vermeld dan wel indien de bedrijfsauto of bus niet in Nederland is geregistreerd mag de toegestane maximummassa van het samenstel of de som van de aslasten van het samenstel in beladen toestand niet meer bedragen dan:

1. 50.000 kg;
2. de technisch toegestane maximummassa van het samenstel van de bus of bedrijfsauto met een aanhangwagen;
3. vijf maal de toegestane maximumlast onder de aangedreven as of assen, en
4.
 - a. indien het een bus of een bedrijfsauto, niet zijnde een trekker, betreft die na 30 juni 1967, doch voor 30 april 2009, in gebruik is genomen, de uitkomst van de som: het vermogen van de motor in kW, gedeeld door 0,00368 kW/kg, of
 - b. indien het een bus of een bedrijfsauto, niet zijnde een trekker, betreft die na 29 april 2009 in gebruik is genomen, de uitkomst van de som: het vermogen van de motor in kW, gedeeld door 0,005 kW/kg, of
 - c. indien het een trekker betreft, de uitkomst van de som: het vermogen van de motor in kW, gedeeld door 0,0022 kW/kg.

Vervoerders in de praktijk

In de praktijk wordt, met name in het vervoer van bulkgoederen, veelvuldig te zwaar beladen met als argument dat het onmogelijk is om bulkgoederen tot op de kilo nauwkeurig te laden. Vanwege de hoge concurrentie in de vervoersmarkt voor bulkgoederen wil een vervoerder minimaal het maximum gewicht meenemen en kiest er bewust voor om eerder over dan onder te beladen.

Een reactie van een vervoerder:

"Qua gewicht graag aangeven wat max toegelaten totaal gewicht wordt dan houden we daar rekening mee, echter we moeten minimaal 50 ton hebben om met prijzen uit te komen, ene of andere keer (onderin of bovenin hoop) kan gewichtsverschil geven ivm meer of minder vocht en wel of geen kop op bak vandaar dat we gemiddeld een afwijking hebben van een tussen de 1-4 ton. Het max wat ik in opdracht heb gegeven is 55 ton totaalgewicht doch streefgewicht is 50-52 ton max bij verlading. Zoals gesteld is bij bulkgoederen een 10% regel afwijking toegestaan dus betekent dat men pas als men boven 55 ton komt boete gaat rekenen en dan weer 50 ton als basis neemt. Voorzover ik weet is deze regeling nog steeds actief. "

De Regeling Voertuigen stelt in artikel 5.3.7 dat de last onder de assen van bedrijfsauto's mag niet meer bedragen dan de voor het betrokken voertuig in het kentekenregister of op het kentekenbewijs vermelde toegestane maximum aslasten. Dit is Nederland in ieder geval gemaximaliseerd op 50.000 kg maar in de praktijk, afhankelijk van de voertuig configuratie veelal lager dan deze maximale waarde.

Wet Wegvervoer Goederen

Wet tot wijziging van de regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's.

Bron: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0024800/>

Afkorting: WWG

Er bestaat momenteel veel aandacht voor de aansprakelijkheid van de verlader als het gaat om gevaarlijke situaties of ongevallen gedurende het vervoer van goederen over de weg. In Duitsland worden verladers van goederen regelmatig aangesproken op het verlagen van risico's die optreden tijdens vervoer van goederen die door de verlader per wegvervoer worden verzonden.

In Nederland is deze zogenaamde verladeraansprakelijkheid sinds 1 januari 2010 geregeld in de Wet Wegvervoer Goederen. Deze wet bevat een regulering van de wegtransportsector waarin ook expliciet het doen verrichten van beroepsvervoer in strijd met bepalingen uit de wegenverkeerswet 1994 verboden is. Dit 'doen verrichten van beroepsvervoer' komt naar voren in artikel 2.6 lid 2.

Artikel 1.1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder vrachtauto: motorrijtuig, motorrijtuig met aanhangwagen of samenstel van motorrijtuig en oplegger, ingericht voor het vervoer van goederen

Artikel 2.6

1. Het is verboden beroepsvervoer of eigen vervoer te verrichten met een vrachtauto ten aanzien waarvan in strijd wordt gehandeld met de bij regeling van Onze Minister aangewezen bepalingen die zijn vastgesteld bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op het doen verrichten van beroepsvervoer.

Richtlijn voor strafvordering belading van voertuigen

Bron: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025777/>

Deze richtlijn voor strafvordering richt zich op de beladingsvoorschriften die via de Wet wegvervoer goederen (WWG) en de Regeling Voertuigen (RV) worden aangemerkt als economische delicten.

In de WWG staat dat het verboden is om eigen vervoer of beroepsvervoer te verrichten met een vrachtauto waarmee in strijd wordt gehandeld met de beladingsvoorschriften. Deze voorschriften staan in de RV, die per 1 mei 2009 het Voertuigreglement vervangt. Verder is het sinds de inwerkingtreding van de WWG verboden om beroepsvervoer te doen verrichten in strijd met de beladingsvoorschriften. Er kan dus ook worden opgetreden tegen anderen dan de vervoerder als overbelading wordt geconstateerd.

Overtredingen van de beladingsvoorschriften worden aangemerkt als economische delicten, conform artikel 1 onder 4 van de Wet op de economische delicten (WED), voor zover de overtredingen zijn begaan in het kader van beroepsvervoer of eigen vervoer.

Eigen vervoer wordt in de WWG gedefinieerd als vervoer van goederen met een vrachtauto dat voor eigen rekening wordt verricht (bijvoorbeeld concernvervoer) dan wel voor rekening van derden als werkzaamheid van ondersteunende aard, die direct samenhangt met de hoofdwerkzaamheid binnen de bedrijfsactiviteiten. Eigen vervoer is dus iets anders dan het vervoeren van eigen goederen (privévervoer of particulier vervoer).

Marge bij handhaving

Bij een overschrijding van minder dan 5 procent van de toegestane maximummassa of de som der aslasten dan wel bij een overschrijding van minder dan 10 procent van de toegestane aslasten wordt er niet geverbaliseerd. Deze marge wordt enerzijds gehanteerd omdat de massa van de lading tijdens het vervoer kan toenemen als de lading nat wordt. Anderzijds is een marge noodzakelijk, omdat vaak voorafgaand aan het transport niet exact kan worden bepaald of de as(stel)lasten en/of de totale massa voldoen aan de wettelijk eisen.

Hoogte van de sanctie

Voor de hoogte van de sanctie op overbelading geldt de procedure met betrekking tot het aanbieden van een transactie, het dagvaarden, het opleggen van een maatregel en het hanteren van de recidivebepaling zoals aangegeven in de tabel. Daarbij geldt voor overschrijding van de toegestane maximummassa:

Categorie	Overschrijding 1[2]	Sanctiepunten	Maatregel overladen	Sanctiepunten 1x recidive	Sanctiepunten 2x recidive	Sanctiepunten ≥ 3x recidive
1	5% t/m 9%	10	Nee	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
2	10% t/m 14%	15	Ja	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
3	15% t/m 19%	23	Ja	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
4	20% t/m 24%	33	Ja	50	66	Dagvaarden
5	25% t/m 29%	50	Ja	75	100	Dagvaarden
6	30% t/m 49%	75	Ja	115	150	Dagvaarden
7	50% en hoger	100	Ja	150	200	Dagvaarden

Het omrekenen van de sanctiepunten, waarbij op dit moment één sanctiepunt overeenkomt met 35 Euro (<http://www.om.nl/onderwerpen/strafeis/>), leidt tot:

Overschrijding	Boetebedrag	Boetebedrag 1x recidive	Boetebedrag 2x recidive
5% t/m 9%	€ 350,00		
10% t/m 14%	€ 525,00		
15% t/m 19%	€ 805,00		
20% t/m 24%	€ 1.155,00	€ 1.750,00	€ 1.750,00
25% t/m 29%	€ 1.750,00	€ 2.625,00	€ 3.500,00
30% t/m 49%	€ 2.625,00	€ 4.025,00	€ 5.250,00
50% en hoger	€ 3.500,00	€ 5.250,00	€ 7.000,00

Voor het overschrijden van maximale aslasten geldt een soortgelijke staffel van boetebedragen, maar begint de sanctionering pas vanaf 10%. De details en rekenvoorbeelden zijn te vinden op <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025777/>.

Controleren van transporten

Overtreding van de beladingsvoorschriften kan leiden tot oneerlijke concurrentie, schade aan het wegdek (vooral bij overschrijding van de aslasten) en verkeersonveilige situaties (langere remweg). Een individueel transport controleren op het naleven van de beladingsvoorschriften kan door de kentekenbewijzen van het voertuig te raadplegen en deze te vergelijken met de massa van het beladen voertuig tijdens het uitvoeren van de opdracht. Een voorbeeld van een dergelijke analyse is terug te vinden in bijlage B.

Beleidsregel last onder dwangsom Wet wegvervoer goederen

Bron: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0030878/>

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 maximum-massa wordt overschreden.

Conclusie

Er bestaan voldoende wettelijke kaders die gezamenlijk overbelading in het wegvervoer tot een strafbaar feit maken. Ook bestaat er voldoende argumentatie in de wetgeving om de verlader van transporten aan te spreken op het te zwaar beladen van motorvoertuigen.

In de praktijk rekenen vervoerders de marge die bij strafvordering gehanteerd wordt tot aanvullende beladingsruimte en benutten deze marge indien het volume van de goederen dit toestaat zoveel mogelijk. In tegenstelling tot de veronderstelling in de sector dat dit toegestaan is, wordt hier wel degelijk handhavend tegen opgetreden, zij het in de vorm van een waarschuwing.

Overbelading opnemen in contractvoorwaarden

Rijkswaterstaat heeft ervoor gekozen om in contracten die zij op de markt plaatst, de controle op de belading van motorvoertuigen expliciet te laten vastleggen om overbelading in het wegvervoer te voorkomen. Deze opname van overbelading in contracten is een directe interne opdracht van het bestuur van Rijkswaterstaat.

Het opnemen van overbelading in contracten van Rijkswaterstaat is een instrument dat intern ingezet wordt. Omdat Rijkswaterstaat indirect opdrachtgever is van veel zware transporten, geeft het middels systeemgerichte contractbeheersing door de opdrachtnemer laten aantonen dat het risico op overbelading tijdens de uitvoering van Rijkswaterstaat opdrachten afdoende beheerst wordt, invulling aan goed opdrachtgeverschap. De kosteneffectiviteit van dit instrument is hoog, tegen een kleine interne kostenpost kan overbelading eenvoudig onder de aandacht worden gebracht. Hiervan gaat een preventieve werking uit.

Voor Rijkswaterstaat contracten waar deze teksten niet expliciet in opgenomen zijn, geldt dat er gebruik kan worden gemaakt van de NEN-EN-ISO 9001 normen. Ook daarin wordt in artikel 7.2.1 lid expliciet gesteld dat aan de eisen vanuit wet- en regelgeving van toepassing op het product, geconformeerd dient te worden. Zie ook bijlage C van dit document.

Bijlage A


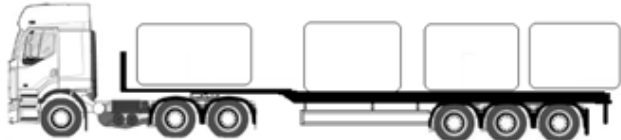



Wettelijke normen Maximum gewichten

Bron: <http://www.rdw.nl/TET/nl/TET/transporteurs/ondeelbarelading/Pages/Wettelijkeafmetingen.aspx>

De bepalingen voor belading van vrachtwagens staan in de Regeling Voertuigen (RV) en de Wet Wegvervoer Goederen (WWG).

Iedere vrachtwagen heeft z'n eigen maximum massa, die in Nederland nooit meer dan 50 ton mag bedragen (60 ton voor rijdende werktuigen). Ook heeft iedere vrachtwagen z'n eigen maximum aslast, die vaak per as verschilt.

Wettelijke normen maximum gewichten

<p>Bedrijfswagen (max 12m lengte)</p> 	<p>Totale maximum massa bedrijfswagen: 50.000 kg</p>
<p>Trekker met oplegger (max 16,5m lengte)</p> 	<p>Totale maximum massa samenstel: 50.000 kg</p>
<p>Vrachtwagen met aanhangwagen (max 18,75m lengte)</p> 	<p>Totale maximum massa samenstel: 50.000 kg</p>
	<p>Enkele as 10.000 kg</p>
	<p>Enkele aangedreven as 11.500 kg</p>

Bijlage B Voorbeeld begeleidingsbrief transport

In de praktijk is achteraf moeilijk te controleren of aan de regeling voertuigen is voldaan tijdens het transport. De meest eenvoudige controle is de controle op de toegestane maximum massa van de ingezette bedrijfsauto of het ingezette samenstel voor het transport van goederen.

[illegible]

Het voorbeeld in de bijlage betreft het voertuig BZ-HD-47. Een eenvoudige zoekopdracht bij de RDW levert de informatie uit het kentekenbewijs op. Deze informatie kan uiteraard ook uit het betreffende kentekenbewijs zelf worden gehaald.
Controlemogelijkheid: <https://ovi.rdw.nl/>

RDW

voertuiggegevens

[Terug naar invoerpagina](#)

Voertuig & APK **Eigenschappen** **Verbruik & Milieu**

BZ-HD-47

DAF FT XF105

Uitvoering

Omschrijving van de inrichting	opleggertrekker
Aantal zitplaatsen	2
Aantal staanplaatsen	N.v.t.
Kleur(en)	N.v.t.

Motor

Brandstof	Diesel
Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	12902 cm ³
Vermogen	340 kW
Vermogen (brom/snorfiets)	N.v.t.
Maximale constructiesnelheid (brom/snorfiets)	N.v.t.

Massa & laadvermogen

Massa leeg voertuig	8.255 kg
Laadvermogen	N.v.t.
Toegestane maximum massa voertuig	20.500 kg
Massa rijklaar	8.355 kg

Aanhangwagen

Maximum te trekken massa:	
- ongeremd	0 kg
- geremd	0 kg
- oplegger geremd	41.745 kg
- autonoom geremd	0 kg
- middenas geremd	0 kg

Een analyse van deze informatie leidt tot het volgende:

1. Dit voertuig betreft een opleggertrekker en heeft geen laadvermogen.
2. De massa van het leeg voertuig is 8.255 kg.
3. De opleggertrekker mag een geremde oplegger trekken van 41.745 kg.
4. Dit betekent dat het samenstel maximaal $(8.255 + 41.745 =)$ 50.000 kg mag wegen.
5. De weegbon vermeld een totaal gewogen gewicht van 53.560 kg.
6. Dit is 3.560 kg te zwaar, ruim 7% overbelading.
7. Bij een staandehouding door de Inspectie Leefomgeving en Transport of de KLPD zou deze overtreding leiden tot een proces-verbaal.

Omdat onbekend is met welke oplegger het transport is uitgevoerd, kan alleen worden uitgegaan van het maximaal toegestane totale massa van 50.000 kg. Op basis daarvan is dit transport overbeladen.

Het is bekend dat bij dit transport een oplegger gebruikt werd met het kenteken OK-69-ZP. Dat biedt de mogelijkheid om te kunnen controleren of het daadwerkelijke laadvermogen van het samenstel wel 50.000 kg is.
Controlemogelijkheid: <https://ovi.rdw.nl/>

The screenshot shows the RDW OVI website interface. At the top, there's a red header with the RDW logo. Below it, a navigation bar contains 'Voertuig & APK', 'Eigenschappen', and 'Verbruik & Milieu'. The vehicle registration 'OK-69-ZP' is displayed in a yellow box, followed by 'STAS S300CX'. The main content area is divided into sections: 'Uitvoering' (Description of the vehicle), 'Motor' (Engine), 'Massa & laadvermogen' (Mass and load capacity), and 'Aanhangwagen' (Trailer). Each section lists various attributes with corresponding values or 'N.v.t.' (Not applicable).

Uitvoering	
Omschrijving van de inrichting	kipper
Aantal zitplaatsen	N.v.t.
Aantal staanplaatsen	N.v.t.
Kleur(en)	N.v.t.

Motor	
Brandstof	N.v.t.
Aantal cilinders	N.v.t.
Cilinderinhoud	N.v.t.
Vermogen	N.v.t.
Vermogen (brom/snorfiets)	N.v.t.
Maximale constructiesnelheid (brom/snorfiets)	N.v.t.

Massa & laadvermogen	
Massa leeg voertuig	6.050 kg
Laadvermogen	32.950 kg
Toegestane maximum massa voertuig	39.000 kg
Massa rijklaar	N.v.t.

Aanhangwagen	
Maximum te trekken massa:	
- ongeremd	N.v.t.
- geremd	N.v.t.
- oplegger geremd	N.v.t.
- autonoom geremd	N.v.t.
- middenas geremd	N.v.t.

Een analyse van de informatie over de oplegger leidt tot het volgende:

1. Dit voertuig betreft een kipper en heeft een laadvermogen van 32.950 kg.
2. De toegestane maximum massa van deze oplegger is 39.000 kg.
3. De trekker heeft een lediggevocht van 8.255 kg.
4. Dit betekent dat het samenstel maximaal $(8.255 + 39.000 =) 47.255$ kg mag wegen.
5. De weegbon vermeldt een totaal gewogen gewicht van 53.560 kg.
6. Dit is 6.305 kg te zwaar, ruim 13% overbelading.
7. Bij een staandehouding door de Inspectie Leefomgeving en Transport of de KLPD zou deze overtreding leiden tot een proces-verbaal en de maatregel af- of overladen.

Bijlage C

NEN-EN-ISO 9001+C1

Deze internationale norm stimuleert een procesbenadering bij het ontwikkelen, invoeren en verbeteren van de doeltreffendheid van een kwaliteitsmanagementsysteem, om de klanttevredenheid te verhogen door te voldoen aan de eisen van klanten.

Een organisatie moet, wil zij doeltreffend functioneren, vele onderling verbonden activiteiten vaststellen en besturen. Een activiteit of reeks activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van middelen, en die wordt bestuurd om input om te kunnen zetten in output, kan worden beschouwd als een proces. Vaak vormt de output van het ene proces direct de input voor het volgende proces.

Daarnaast kan de methodologie die bekend staat als "Plan-Do-Check-Act" (PDCA) worden toegepast op alle processen. PDCA kan kort worden beschreven als volgt:

- Plan: het vaststellen van de doelstellingen en processen die nodig zijn om resultaten te bereiken die in overeenstemming zijn met de eisen van klanten en het beleid van de organisatie;
- Do: het invoeren van de processen;
- Check: het monitoren en meten van processen en producten ten opzichte van beleid, doelstellingen en eisen voor het product alsmede het rapporteren van de resultaten;
- Act: het treffen van maatregelen om de procesprestaties continu te verbeteren.

Realiseren van het product

De organisatie moet de processen die nodig zijn voor het realiseren van het product plannen en ontwikkelen. Planning van de productrealisatie moet consistent zijn met de eisen van de andere processen van het kwaliteitsmanagementsysteem.

Bij het plannen van de productrealisatie moet de organisatie, voor zover van toepassing, het volgende bepalen:

- door de klant gespecificeerde eisen, met inbegrip van de eisen voor afleverings- en nazorgactiviteiten;
- eisen die niet door de klant zijn gesteld, maar die wel nodig zijn voor gespecificeerd of beoogd gebruik, waar dat bekend is;
- eisen vanuit wet- en regelgeving van toepassing op het product; en
- alle aanvullende eisen die door de organisatie noodzakelijk worden geacht.