

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
10 juli 2007	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07/008767	-
Onderwerp	
Besluit inzake voorwaarden ervaringsfase LZV's	

Geachte voorzitter,

Zoals toegezegd per brief dd. 25 oktober 2006 (kenmerk DGTL/06/009469) informeer ik u hierbij over mijn besluit inzake de voorwaarden die zullen gaan gelden gedurende de per 1 november 2007 te starten "Ervaringsfase" met Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties ("LZV's"). LZV's zijn vrachtwagencombinaties die maximaal 25,25 meter lang mogen zijn en zijn samengesteld uit voertuigen die ook als gewoon los voertuig of in een gangbaar samenstel op de weg kunnen worden ingezet.

De ervaringsfase biedt de mogelijkheid om op grotere schaal ervaringen op te doen met dergelijke combinaties. De voorwaarden bevatten strikte eisen op het gebied van te gebruiken wegen en voertuigen en de in te zetten chauffeurs. De vervoerders die aan deze strikte voorwaarden voor voertuig en chauffeur voldoen, zullen mogen rijden met een ontheffing die steeds een jaar geldigheid is.

Deze "ervaringsfase" gaat naar verwachting 3-5 jaar duren. Tussentijds zullen de bepalingen geëvalueerd worden en zal vervolgens gewerkt worden aan regelgeving die noodzakelijk is voor het mogelijk definitief laten rijden van deze voertuigcombinaties.

De voertuigcombinaties zijn vooral bedoeld voor grotere stromen van en naar industrieterreinen en zullen vrijwel uitsluitend worden toegestaan op een beperkt netwerk van auto(snel)wegen. De verbindingswegen naar dergelijke industrieterreinen, havens en overslaggebieden (in de ervaringsfase "kerngebieden" genoemd) worden hier als een soort aantakkingen op geënt. Van en naar deze

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

kerngebieden is in veel gevallen op dit moment reeds veel vrachtverkeer en zijn de verbindingswegen met het autosnelwegennet berekend op intensief vrachtverkeer. Door de keuze LZV's toe te staan op een deel van het wegennet is volgens een eerste ruwe schatting te verwachten dat LZV's op maximaal 5-10% van het wegennet zullen voorkomen.

Het doel van de grootschaliger inzet van de LZV's is het verhogen van de transportefficiency. Op deze manier kan een deel van de negatieve effecten (emissies, vervoersbewegingen, gebrek aan chauffeurs) van de verwachte groei van het goederenvervoer opgevangen worden. Uit de Nederlandse proeven en buitenlands onderzoek is gebleken dat op combinatieniveau er gemiddeld 33% brandstof kan worden bespaard voor het transport van dezelfde hoeveelheid lading. In Nederland zou op termijn ca. 3-6 % van de CO<sub>2</sub>-emissie en 2-4 % van de NO<sub>x</sub>-emissie van het goederenvervoer gereduceerd kunnen worden, bij inzet op alleen nationaal vervoer. Daarnaast gaan ook de transportkosten omlaag. Derhalve kunnen in dit geval reductie van milieubelasting en economische belangen gecombineerd worden.

Bij de inzet van LZV's gedurende de ervaringsfase hanteer ik de volgende uitgangspunten:

- Er mag geen verslechtering optreden van de verkeersveiligheid;
- LZV's volgen de infrastructuur en niet andersom.

Over de voorwaarden heb ik de mening gevraagd van de betrokken organisaties en belangengroepen, waaronder het Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV). Bijgaand treft u ter informatie het rapport van het OGV aan.

### **Ontheffingen**

De ondernemer die LZV's wenst in te zetten zal voor elk trekkend voertuig een ontheffing moeten aanvragen bij de Dienst Wegverkeer (RDW). Volgens een groeimodel zullen in onderling overleg tussen tussen wegbeheerders, RDW en transporteurs, de kerngebieden en toeleidende wegen worden vastgesteld. Per ondernemer geldt geen limiet aan het aantal in te zetten voertuigcombinaties. Elke voertuigcombinatie mag gebruik maken van het vrijgegeven LZV-netwerk.

De wegen en kruisingen waarvoor een ontheffing wordt gevraagd, worden vooraf beoordeeld door de wegbeheerder op geschiktheid voor LZV's. Het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zal een richtlijn opstellen die de lokale wegbeheerders ondersteunt in de beoordeling van geschiktheid van wegen voor LZV's (verkeersveiligheid, doorstroming en wegontwerp). Van de wegbeheerder wordt niet verlangd dat deze wegen geschikt zal maken voor LZV's. LZV's dienen zich aan de infrastructuur aan te passen en niet andersom. Dat betekent dat in een aantal gevallen een LZV om zal moeten rijden of er soms geen ontheffing wordt gegeven voor gewenste trajecten of bestemmingen.

In de ervaringsfase zal een voertuig, dat aan de eisen voldoet, een vermelding kunnen krijgen op het kentekenbewijs. Vervolgens kunnen voertuigen gecombineerd worden

tot een combinatie die aan de voorwaarden voldoet. Zo kan een grotere uitwisselbaarheid van voertuigen en meer flexibiliteit ontstaan dan in eerdere proeven.

Voor reeds rijdende combinaties zal een overgangsregeling gaan gelden, omdat deze veelal niet aan alle nieuwe eisen voldoen. Voor deze voertuigcombinaties zal de mogelijkheid geboden worden om ook in de ervaringsfase te worden ingezet, echter met een mindere flexibiliteit ten aanzien van uitwisselbaarheid met andere voertuigen. Deze overgangsregeling zal eindigen na een periode van vier jaar na de start van de ervaringsfase.

### **Verkeersveiligheid**

Verkeersveiligheid is een zeer belangrijke randvoorwaarde. Tegenover de vergrote efficiency voor vervoerders staan aangescherpte eisen ten aanzien van voertuigen, chauffeurs en wegen, met het oog op de verkeersveiligheid.

Zo wordt (in aanvulling op de voertuigeisen die in de vorige fase golden) nu een geavanceerd remsysteem (EBS, wat staat voor Electronic Braking System) verplicht gesteld. Ook dienen de voertuigen te zijn voorzien van spiegels die voldoen aan de (nog niet op reeds rijdende voertuigen van kracht zijnde) EU Richtlijn 2003/97 en zijn de bepalingen ten aanzien van de achtermarkering gewijzigd. Van een groot aantal ook in de huidige fase geldende technische bepalingen noem ik met name contourmarkering, spat- en sproeivoorzieningen, voorzijdebescherming en gesloten zij-afscherming.

Voorts dient een chauffeur ook gedurende de ervaringsfase te beschikken over een apart certificaat. Om in aanmerking te komen moet een chauffeur onder meer minstens 5 jaar ervaring hebben.

Voor wat betreft de wegen die gebruikt mogen worden zijn de adviezen aan wegbeheerders ten opzichte van de vorige proef aangescherpt. Het uitgangspunt is dat alleen gereden mag worden op wegen met een fysiek gescheiden fietspad en waarvan de dimensies geschikt zijn voor LZV's. Niet alle economische belangrijke gebieden zijn echter goed te bereiken over dergelijke wegen en ook op de industriegebieden is niet altijd gescheiden infrastructuur voorhanden. Ik adviseer daarom wegbeheerders zo veilig mogelijke wegen te gebruiken, doch maximaal 5 km wegtraject zonder fysiek gescheiden fietspaden toe te staan. Uiteraard betekent dit ook dat LZV's niet toegelaten zullen worden in kernwinkelgebieden, woongebieden en 30 km zones in woon- of winkelgebieden. Deze lijn wordt gedeeld door de wegbeheerders.

Ik wil voorkomen, dat bij het combineren van op zich goede trajecten naar kerngebieden "doorsteekjes" ontstaan, die niet aan de eisen voldoen. Daartoe zullen aangevraagde wegen vooraf geanalyseerd worden, waarbij wegbeheerders specifiek op dit punt bevraagd worden.

Ten aanzien van het kruisen van gelijkvloerse spoorwegovergangen geldt dat dit in vorige proeven verboden was. Dit omdat het risico bestaat dat de voertuigen niet voldoende snel optrekken en de slagbomen op het voertuig terecht komen. Door de technische ontwikkeling van vrachtwagens (beschikbaarheid grotere trekkracht en vermogen) wordt dit verbod heroverwogen. Hierover wordt met Prorail nog overleg gevoerd.

Een LZV kan door zijn grotere lengte en iets mindere wendbaarheid in een aantal verkeerssituaties enig extra risico met zich mee brengen. Toch zal er naar verwachting geen negatieve invloed op de totale verkeersveiligheid zijn. Dit omdat de LZV's bij een gelijke vervoersstroom tot minder vrachtwagenbewegingen leiden én door bovenstaande scherpe veiligheidseisen inzake wegen, chauffeur en voertuigen.

### **Kunstwerken**

De verwachting is dat het aantal LZV's in de ervaringsfase een veelvoud is ten opzichte van de huidige situatie. Een veelvuldige belasting van kunstwerken door LZV's van 60 ton zou schadelijk kunnen zijn voor de constructieve veiligheid. Dit zou de levensduur ervan aanzienlijk bekorten. De huidige signalen over de zware belasting van de bruggen en viaducten in het Rijkswegennet en het onderzoek dat Rijkswaterstaat uitvoert naar de conditie van bruggen en viaducten van voor 1975 vormen een extra argument voor voorzichtigheid. Dit zijn de redenen om de toegestane maximum combinatiemassa voor LZV's vast te stellen op 50 ton. Dit is gelijk aan de reguliere maximale massa van een voertuig of voertuigcombinatie volgens het Voertuigreglement.

Omdat in de tweede proef is gebleken dat het met de extra lengte soms moeilijk is om binnen de totaal toegestane massa te blijven, zal ik op de voertuigen aslastmeters verplicht stellen. De aslastmeters bieden voor vervoerder en verlader een eenvoudige mogelijkheid om na te gaan of een LZV binnen de wettelijk toegestane eisen blijft voor wat betreft aslasten en totale massa. Voor handhavers biedt het slechts een voorselectiemiddel, daar het geen wettelijke meetmiddel betreft. Na voorselectie kan een voertuig begeleid worden naar een wettelijk toegestaan meetmiddel (weegmatten of weegbrug).

### **Modal split**

LZV's zijn bedoeld voor het efficiënter en duurzamer maken van het wegvervoer. Het is niet de bedoeling dat de LZV's ten koste gaan van het goederenvervoer per spoor en binnenvaart. Uit onderzoek blijkt dat de effecten op spoor en binnenvaart beperkt zijn, omdat spoor en binnenvaart hun eigen markten bedienen (vooral veel langere afstanden) die niet of nauwelijks concurreren met het wegtransport. De resultaten van het onderzoek van Arcadis zond ik u op 28 augustus 2006.

### **Monitoring gedurende de ervaringsfase**

Verkeersveiligheid en modal split blijven mijn aandacht houden en zullen ook gedurende de gehele ervaringsfase worden gemonitord. De ervaringsfase biedt door zijn omvang gelegenheid tot gedegen onderzoek naar kwetsbare verkeersdeelnemers.

Ik zal u van (tussentijdse) resultaten op de hoogte houden. Indien er aanleiding toe bestaat, zal ik overwegen om nadere voorwaarden te stellen.

**Toezicht en handhaving**

De Inspectie Verkeer en Waterstaat stelt, in overleg met onder andere het KLPD en het BVOM, een "toezichtarrangement" voor LZV's op, dat gedurende de ervaringsfase wordt ingevoerd. Daarbij wordt gezien of naast objecttoezicht (weginspecties gericht op de bestuurder) ook systeemtoezicht (bedrijfsmatig onderzoek gericht op de ondernemer) kan worden geïntroduceerd.

Ter vergemakkelijking van de handhaving, maar ook voor vervoerders, zal de RDW een gemakkelijk toegankelijk overzicht (bijvoorbeeld via een website) van beschikbare en dus door ondernemers aan te vragen kerngebieden en toeleidende routes opstellen. Over de precieze invulling wordt nog nagedacht.

In de bijlage treft u een toelichting op de belangrijkste voorwaarden voor de ervaringsfase LZV.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings