

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

-

Datum

30 oktober 2007

Ons kenmerk

DGTL/07/11286

Onderwerp

Kamervragen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

07-VW-B-080

Geachte voorzitter,

Bijgaand doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, zoals gesteld per brief dd. 16-10-2007 inzake de ervaringsfase LZV.

CDA:

1. Kunt u uiteenzetten om welke redenen nu eerst overleg met andere wegbeheerders moet plaatsvinden voordat de minister in de ervaringsfase 60 ton kan toestaan, daar waar bij de vorige proefperiodes tussen 2000 en 2006, waarbij 60 ton was toegestaan, andere wegbeheerders hebben meegewerkt? En om hoeveel wegbeheerders gaat het dan?
1. De individuele wegbeheerders (dat zijn in Nederland het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen) zijn autonoom voor wat betreft de toelating van verkeer op hun wegen. Als die toelating niet door borden is beperkt betekent dit dat de door hen beheerde wegen vrij toegankelijk zijn voor wegverkeer zoals dat volgens het Voertuigreglement is toegestaan. Voor vrachtauto's betekent dat tot een lengte van 18,75 m en een totaalgewicht van 50 ton. LZV's met een lengte van 25,25 m en/of een totaal gewicht boven 50 ton vallen daar dus niet onder. Indien afwijkend wegverkeer wordt toegestaan, moet de wegbeheerder daar iedere keer apart toestemming voor verlenen. Voor de rijkswegen kan ik dat als wegbeheerder zelf doen, maar voor de overige wegen heb ik de andere overheden nodig.

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

Er is afgesproken dat de uitvoering van die individuele toestemmingen, onder de condities die de wegbeheerder vaststelt, wordt opgedragen aan de RDW in de vorm van te verlenen ontheffingen voor een bepaalde periode.

Ik heb overleg gehad met de koepels van de overige wegbeheerders in het Nationaal Mobiliteits Beraad, te weten het InterProvinciaalOverleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. Deze hebben hun akkoord namens hun achterban gegeven aan de ervaringsfase, mede wegens het stellen van de maximummassa op 50 ton. Ik heb toen ook toegezegd dat als ik later alsnog naar 60 ton zou gaan, ik dit opnieuw in het overleg zou brengen. Een soortgelijke toezegging is gedaan richting het Overlegorgaan Goederenvervoer, mede op aandringen van de vertegenwoordigers van andere modaliteiten.

Als de condities thans worden gewijzigd, bijvoorbeeld als het totaalgewicht van de LZV's meer dan 50 ton zou kunnen worden, kan ik dat alleen voor het hoofdwegennet in beheer bij het Rijk vaststellen. De beheerders van het onderliggend wegennet zullen afzonderlijk ook met zo'n verandering moeten instemmen en zijn eventueel vrij daar niet mee in te stemmen.

In de vorige proef hebben 220 verschillende wegbeheerders van het onderliggend wegennet meegewerkt aan het verlenen van ontheffingen. Die ontheffingen werden echter per bedrijf (maximaal 10 voertuigen) gegeven, het ging in de praktijk dus om toelating per wegvak van een zeer beperkt aantal LZV's.

In de ervaringsfase geldt dat een eenmaal verstrekte toestemming voor een traject in de zogenaamde "beslisruimte" in principe voor een onbeperkt aantal voertuigen geldt (de RDW kan dan namens een wegbeheerder een ontheffing verstrekken zonder opnieuw instemming aan de wegbeheerder te verzoeken). Dit is de werkwijze die is gekozen om lange procedures en administratieve lasten voor wegbeheerders en vervoerders te vermijden en die nu reeds geldt bij andere langlopende ontheffingen.

2. Hebt u kennisgenomen van het aanvullend onderzoek van Oranjewoud betreffende dwarskrachtberekeningen op bruggen? Zo ja, wat is uw reactie hierop?

2. Bij brief van 2 oktober 2007 (dus 2 dagen voor het AO van 4 oktober) heeft Oranjewoud aan TLN haar bevindingen gemeld van een aanvullend onderzoek naar de effecten van LZV's van 60 ton op de dwarskrachten. Deze brief met aanvullende informatie was noch aan mij noch aan Rijkswaterstaat ter beschikking gesteld voorafgaand aan het AO van 4 oktober 2007. Inmiddels heb ik wel een afschrift van voornoemde brief gekregen. Oranjewoud stelt in haar brief dat dwarskrachten in eerste instantie niet waren meegenomen in haar onderzoek, omdat dit geen verschil voor de conclusie zou opleveren. Tevens is een berekening opgenomen waaruit dat zou moeten blijken. Oranjewoud stelt nu dat ook mét dwarskracht-berekeningen LZV's van 60 ton geen probleem zijn voor bruggen.

Rijkswaterstaat, mijn adviseur in deze, heeft de brief van Oranjewoud inmiddels bestudeerd om zich een oordeel te kunnen vormen over de juistheid van de berekeningen en conclusies te kunnen controleren. Rijkswaterstaat is echter ook na deze aanvullende informatie niet overtuigd. De vereenvoudigingen en de aannames die Oranjewoud heeft toegepast, maken in de ogen van Rijkswaterstaat de berekeningen onvoldoende representatief voor alle voorkomende kunstwerken en belastingssituaties. Bij bestudering van de brief van Oranjewoud valt het op dat ook Oranjewoud in haar brief benadrukt uitgegaan te zijn van ontwerpeisen en niet van de huidige conditie van kunstwerken in Nederland. Desgevraagd heeft Oranjewoud op 8 oktober 2007 ook aan Rijkswaterstaat bevestigd dat de huidige conditie van kunstwerken niet is meegenomen in haar berekeningen. Ik interpreteer dat als een ondersteuning voor mijn standpunt om zolang er onzekerheid is over de conditie van 1180 kunstwerken geen LZV's van 60 ton toe te staan.

Zoals gemeld in het AO van 4 oktober 2007, acht ik het zinvol een onafhankelijke deskundige derde te laten kijken naar de berekeningen van Rijkswaterstaat en Oranjewoud inzake het effect van 60 ton LZV's op de kunstwerken in vergelijking met de huidige belasting door 50 ton combinaties. In dat onderzoek wordt het belang meegenomen van de belasting op de sterkte en met name ook op de levensduur van de kunstwerken. De voorbereiding van de uitvoering van deze toezegging heb ik reeds ter hand genomen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd parallel aan het restlevensduuronderzoek van 1180 kunstwerken, waarvan eind dit jaar de voorlopige resultaten beschikbaar zijn. Ik streef ernaar bovengenoemde contra-expertise eveneens eind van dit jaar afgerond te hebben, mits dat mogelijk is zonder de kwaliteit van de contra-expertise geweld aan te doen. Aan de hand van deze beide onderzoeken wil ik een besluit nemen of LZV's van 60 ton al dan niet kunnen worden toegelaten.

PvdA:

1. Deelt u de mening dat de vrijgave van wegen voor gebruik van eco-combi's moet worden beoordeeld en dat die beoordeling niet moet worden overgelaten aan de diverse wegbeheerders? Kunt u aangeven hoe dat overleg met de wegbeheerders tot nu toe heeft plaatsgevonden?
1. Ik deel de mening dat de wegen die door LZV's gebruikt gaan worden daarvoor geschikt moeten zijn. Zoals ik in het antwoord op vraag 1 van het CDA heb aangegeven zijn de individuele wegbeheerders autonoom voor wat betreft de toelating van verkeer op hun wegen. In het kader van de ervaringsfase verloopt het overleg met de wegbeheerders via vier wegen: via het Overleg Centrale Ontheffingverlening (OCOV), via het Nationaal Mobiliteits Beraad (NMB), via het overleg bij het CROW en via directe contacten met de RDW. Zo is speciaal voor de wegbeheerders, die benaderd worden voor een verzoek tot toelating van LZV's, de CROW-uitgave

“LZV's op het onderliggend Wegennet” uitgebracht, die voor de wegbeheerders gratis te verkrijgen is en waarin met name veel aandacht wordt besteed aan de aspecten van verkeersveiligheid. De ervaring is dat de wegbeheerders (die zelf verantwoordelijk zijn en ook worden aangesproken op de verkeersveiligheid op hun wegen en de draagkracht van de kunstwerken in het onderliggend wegennet) zorgvuldig te werk gaan en niet ongezien alle wegen openstellen.

2. Deelt u de mening dat het gebied waarbinnen 60 tons ecocombi's zullen mogen rijden niet noemenswaardig toeneemt, daar het slechts om 5% van het onderliggend wegennet gaat en er dus nauwelijks iets aan de bestaande situatie verandert? Kunt u - in dat licht bezien- aangeven waarop u uw uitspraak baseert dat nieuw overleg met de wegbeheerders problemen zou kunnen opleveren?

2. Het gebied waarbinnen LZV's zullen mogen rijden kan wel degelijk wijzigen. Ik verwacht dat er meer gebieden dicht bij de autosnelwegen opengesteld zullen worden en een aantal gebieden die verder van de autosnelwegen liggen niet meer beschikbaar zullen zijn. Het totale kilometrage van het wegennet waarop LZV's aan te treffen zullen zijn zal wellicht niet sterk toenemen, de samenstelling van de wegen zal wel veranderen.
Voor wat betreft het overleg met de wegbeheerders verwijs ik naar het antwoord op vraag 1 van het CDA.

3. Kunt u uiteenzetten welke acties u voornemens bent te ondernemen om de toename van het aantal ongelukken met vrachtauto's tegen te gaan?

3. Het aantal doden als gevolg van een ongeval waarbij minstens één vrachtauto betrokken was, was in 2006 hoger dan in 2005. Op de langere termijn is hier echter geen stijging te zien, maar eerder een daling. Deze conclusie kwam ook naar voren uit het onderzoek "Ongevallen met vrachtauto's op rijkswegen" (meegezonden met mijn brief van 20 februari dit jaar, DGTL/07.005037). Hieruit bleek dat tussen 2000 en 2005 de ontwikkeling van het aantal geregistreerde ongevallen, waar een vrachtauto bij betrokken is en waarbij slachtoffers zijn gevallen, gunstig is.
Op dit moment beschik ik nog niet over de precieze aantallen en een analyse op basis van ongevals cijfers over 2007. Dit omdat uiteraard de definitieve cijfers eerst na afloop van het jaar en na controle met verschillende andere gegevensbronnen worden vastgesteld. Vanzelfsprekend blijf ik de ontwikkelingen nauwlettend volgen en zal ik u hiervan op de hoogte blijven houden.
In de bijlage bij mijn brief van 31 mei 2007 (DGP/WV/U.07.01191) heb ik u geïnformeerd over het verkeersveiligheidsbeleid specifiek voor het vracht- en bestelverkeer.
Een verder toekomstbeeld zal worden geschetst in de komende strategische visie verkeersveiligheid, waarover ik u nog nader zal informeren.

4. Wanneer denkt u het overleg met Prorail over het passeren van spoorwegovergangen door ecocombi's te hebben afgerond?

4. De afgelopen tijd zijn er allerlei proeven gedaan die de basis vormen voor het overleg met Prorail. Enerzijds is reeds duidelijk geworden dat een algemene toestemming voor het passeren van spoorwegovergangen niet gegeven zal kunnen worden; daarvoor spelen te veel situatiespecifieke zaken een rol (denk bijvoorbeeld aan de vrije ruimte voor en achter de spoorwegovergang, bochten, vrij uitzicht et cetera). Anderzijds zijn er aangrijpingspunten geïdentificeerd voor een aantal spoorwegovergangen om er alsnog veilig LZV's te laten passeren. De benodigde tijd voor het verdere overleg is thans nog moeilijk in te schatten en derhalve kan ik ook nog niet exact aangeven wanneer dit zal worden afgerond. Ik streef naar een spoedige afronding, doch ik ga ervan uit dat dit eerst in de loop van volgend jaar zal kunnen. Dat betekent dat gedurende de ervaringsfase wellicht het passeren van een aantal spoorwegovergangen kan worden toegestaan. Dit zal te zijner tijd aan de deelnemers in de ervaringsfase gecommuniceerd worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings