

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)
25 april 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07/005074	2060710210
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen gesteld door het lid Roefs over de Duitse bezwaren tegen Lange Zware Vrachtwagens (LZV's).

1. Bent u bekend met het artikel 'Gigaliners vergen hoge investeringen'?¹
 1. Ja.
 2. Welke investeringen wacht Nederland als de LZV's op grotere schaal zouden worden ingevoerd?
 2. Nederland hanteert als uitgangspunt dat er voor de inzet van LZV's in principe geen aanpassingen aan de infrastructuur zouden moeten plaatsvinden. Wel wordt thans aandacht besteed aan de indeling van verzorgingsplaatsen langs de autosnelwegen, waarvan sommige wellicht met het oog op de grotere lengte een nieuwe indeling zullen moeten krijgen.
 3. Zijn er in Nederland oude bruggen met voorgespannen beton? Zo ja, vormen deze bruggen een extra probleem als daar LZV's overheen rijden?
 3. Ja, ook in Nederland zijn er oude bruggen met voorgespannen beton. Deze zijn echter conform de Nederlandse Wegenverkeerswet vrijwel allemaal ontworpen op

¹ Cobouw, 8 maart 2007

een maximum toegestane massa van 50 ton met een uitlopmogelijkheid voor extra bijzonder transport tot 60 ton (mobiele kranen). In Duitsland echter is voornamelijk ontworpen op een maximum toegestane massa van 40 ton met een uitloop naar 44 ton. Het verschil met de voorgestelde LZV's van 60 ton is in Duitsland dan ook aanmerkelijk groter dan in Nederland.

Toch worden, vooruitlopend op de uitbreiding van het aantal LZV's in Nederland, de kunstwerken (bruggen, viaducten) van VenW aan een nader onderzoek onderworpen. Dit met het oog op het feit dat de bij het ontwerp beoogde sterkte door de onderhouds-toestand kan zijn verminderd. De uitkomsten van dit onderzoek gebruik ik om de condities voor de toelating van LZV's in de vervolgfase te bepalen.

4. Is te verwachten dat ook in Nederland hogere eisen aan tunnels moeten worden gesteld?
4. Nee, er behoeven geen zwaardere eisen aan tunnels te worden gesteld. Uitgangspunt bij het beschermen van tunnels tegen brand is namelijk een brand van een tankauto die geheel gevuld is met benzine. Eén van de voorschriften voor LZV's is dat met LZV's geen gevaarlijke stoffen (zoals benzine) mogen worden vervoerd. Een brand van een LZV is daarom niet maatgevend voor de bescherming van tunnels.
5. Is de Nederlandse middenbermbeveiliging op 60-tonners berekend?
5. Uit ongevalanalyses is gebleken dat in Nederland zware vrachtauto's weinig bij bermongevallen zijn betrokken. De verwachting is dat deze betrokkenheid met een stijging van het aantal LZV's niet of niet noemenswaardig zal wijzigen. Als LZV's op grote schaal zouden worden ingevoerd, zou het daarom verantwoord zijn om voor autosnelwegen vast te houden aan de nu in Nederland geldende normen voor de middenbermbeveiliging. Deze voldoet aan hoge eisen en wordt volgens Europese normen getest.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings