

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 84

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 augustus 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief inzake de ervaringsfase voor ecocombis (LZV) (kamerstuk 30 800 XII, nr. 81).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 augustus 2007. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
R. Kortenhorst

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), R. Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besse-link (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GL), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

1

In hoeverre is bij het besluit ten aanzien van de ervaringsfase dat een ecocombi meer assen heeft dan een gewone vrachtautocombinatie, waardoor zo wel de aslast – (en daarmee de druk op het wegdek) – als ook de belasting per meter (de zogenaamde brugformule) lager is.

Bij de besluitvorming is meegewogen dat een LZV meer assen heeft dan een gewone vrachtautocombinatie, waardoor de aslast op het wegdek vergelijkbaar is met de door gewone vrachtauto's veroorzaakte aslasten. Het probleem is echter dat voor bruggen en viaducten niet de aslast maatgevend is, maar het totaalgewicht. Wanneer een vrachtautocombinatie van 60 ton zich tussen twee oplegpunten bevindt, zijn de krachten die dat veroorzaakt in de brug of het viaduct groter dan waar de constructie op berekend is. Een veelvuldige belasting door vrachtauto's van 60 ton zou daardoor de levensduur van bruggen en viaducten aanzienlijk bekorten. Een beperkt aantal passages (zoals in de afgelopen proef met LZV's) leverde bij de kunstwerken nog een verantwoord veiligheidsrisico op, maar met het grote aantal passages dat te verwachten is in de ervaringsfase wordt dit thans niet meer als verantwoord gezien.

2

Is het waar dat momenteel zo'n 60% van de ecocombi's op de Nederlandse wegen met een gewicht van meer dan 50 ton (en maximaal 60 ton) rijdt? Deelt u de mening dat het voor transportondernemers, die hun bedrijfsvoering hierop hebben aangepast, onaantrekkelijk(-er) wordt om ecocombi's in te zetten als het maximumgewicht op 50 ton wordt vastgesteld?

Uit de bevindingen van de proef die liep tot november 2006 en waarvan ik u reeds eerder de resultaten stuurde, blijkt dat er gemiddeld 16 ton lading per combinatie werd vervoerd in de proef. De combinaties worden dus vooral voor dat type lading ingezet, waarbij het laadvolume de beperkende factor is. Dit stemt ook overeen met gangbare gemiddelden in het wegvervoer, en komt ook overeen met studies die voorafgaand aan de proef werden verricht. Derhalve is het niet juist dat 60% van de combinaties daadwerkelijk rijdt met een volledige benutting van de toegestane maximum massa.

Van de combinaties in de proef had wel 64% een ontheffing aangevraagd om zwaarder te mogen rijden dan 50 ton. De feitelijke dagelijkse inzet blijkt voor wat gewicht betreft achter te blijven bij het aangevraagde gewicht. Voor een relatief kleinere groep die wel dagelijks of zeer frequent een hoger toegestane massa dan 50 ton heeft benut, zal het mogelijk in de ervaringsfase minder aantrekkelijk worden om LZV's in te zetten.

3

Deelt u de mening dat door het vaststellen van een maximumgewicht voor ecocombi's op 50 ton in de ervaringsfase het aantal vrachtauto's op de Nederlandse wegen niet aanzienlijk zal afnemen en daardoor niet zal leiden tot een afname van de belasting van het wegdek en het wegnen en dat er daardoor ook milieuwinst blijft liggen, namelijk een vermindering van de uitstoot van CO₂ en No_x?

In lijn met de bevindingen en het antwoord op de vorige vraag is de verwachting dat de beperking van de massa weliswaar enige invloed zal hebben op de aantallen LZV's, maar dat de beperking van 50 ton niet een zodanige impact zal hebben dat de verwachte effecten ten aanzien van milieu, belasting van wegdekken en reductie van het aantal vrachtwagenbewegingen hierdoor in sterke mate teniet wordt gedaan.

4

Is overwogen om te kiezen voor een regiospecifieke benadering, waarbij per regio wordt bekeken of het wegennet en de conditie van kunstwerken de inzet van ecocombi's tot maximaal 60 ton mogelijk maakt? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen? Zo neen, wilt u onderzoeken of een dergelijke benadering ertoe kan leiden dat – waar dat kan – ecocombi's tot maximaal 60 ton worden toegestaan in de ervaringsfase? Kunt u inzicht geven in het aantal kunstwerken, en de locaties daarvan, waar het gebruik van ecocombi's tot van 60 ton tot problemen zou kunnen leiden?

Ik heb niet gekozen voor een regiospecifieke benadering. In het Hoofdwegennet worden namelijk landelijk dezelfde ontwerp- en onderhoudsnormen gehanteerd. Alle bruggen en viaducten zijn berekend op voertuigen met een totaalgewicht van 50 ton.

Er is, kortom, niet een specifieke regio aan te wijzen waar het gebruik van LZV's van 60 ton tot minder problemen zou leiden dan in andere regio's. Daarnaast geldt dat het voor de handhaving en vervoerders niet wenselijk is als er per wegtraject een andere maximummassa geldt. Dit leidt tot onduidelijkheid en problemen voor naleving en handhaving.

5

In hoeverre zijn uw voorwaarden van de experimenteerfase in overeenstemming met de meest recente ontwikkelingen in de gedachtevorming over LZV's in Europa?

In Europa zien we steeds meer bewustwording dat de groei van de economie gepaard zal gaan met een grote groei van het wegvervoer. De steun voor de inzet van LZV's zie ik dan ook langzaam groeien in Europa. Diverse landen worden evenwel geconfronteerd met een negatief sentiment inzake de LZV's, hetgeen voorshands leidt tot afwijzing van de inzet van LZV's.

Naar verluidt start Denemarken per 1-1-2008 met toelating van LZV's tot 60 ton op een zeer beperkt aantal wegen. Ik zie ook in de ons omringende landen een discussie ontstaan waarbij wel wordt gekeken naar vergroting van de lengte (naar 25,25 meter) maar het totaalgewicht (40 of 44 ton) waarschijnlijk niet verder wordt verhoogd.

Laatstelijk was in de samenvatting van een seminar, georganiseerd door de International Road Union (IRU, de koepel van wegvervoerders), te horen dat wellicht een maximum van 50 ton als een eerste stap moet worden gezien naar een grotere toepassing van LZV's in Europa. Derhalve meen ik dat de voorwaarden goed aansluiten bij de ontwikkelingen.