

Aan de leden van Provinciale Staten

Datum : 6 februari 2008
Briefnummer : 2008-05365/6/A.14, WB
Zaaknummer : 54811
Behandeld door : A.L.J. Fokkema, Juridische Zaken
Telefoonnummer : (050) 316 4636

Onderwerp : **Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties**

Geachte leden,

In een brief aan uw college uit de Fietsersbond haar bezorgdheid uit over de Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties die in een proef over de provinciale wegen kunnen komen te rijden. Bijgaand ontvangt u de brief van de Fietsersbond (bijlage) en willen wij u informeren over de proef en de problematiek rondom deze voertuigen.

Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties.

Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's) zijn combinaties die bestaan uit reguliere vrachtauto's, aanhangwagens, trekkers, opleggers en dolly. Het verschil met de bestaande combinaties is dat de lengte 25,25 meter bedraagt ten opzichte van de wettelijke maximale lengte van 18,75 m.

A Trekker - oplegger - middenasaanhangwagen



B Trekker - oplegger (met oplegpunt) - oplegger



C vrachtauto - aanhangwagen (lengte > 18,75 m)



D vrachtauto - dolly - oplegger



E vrachtauto - middenasser - middenasser



Problematiek.

Van augustus 2004 tot november 2006 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef gehouden met de LZV's. Deze proef wordt verlengd met de 'Ervaringsfase' die loopt van november 2007 tot november 2011.

Aan deze proef zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met het CROW, het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, voorwaarden gesteld waaraan de combinaties, de chauffeurs en de te volgen routes moeten voldoen.

Voor de provincie is het van belang welke voorwaarden worden gesteld aan de te volgen route, in dit geval de provinciale wegen.

De voorwaarden zijn:

- LZV's zijn vooral bedoeld voor grote goederenstromen van en naar bedrijventerreinen.
- LZV's zullen vrijwel uitsluitend worden toegelaten op het netwerk van autosnelwegen en de verbindingswegen van en naar kerngebieden (industrieterreinen, havens en overslaggebieden).
- Voor LZV's geldt in de ervaringsfase vooralsnog 50 ton als maximum.
- Er mag geen verslechtering optreden van de verkeersveiligheid.
- LZV's volgen de infrastructuur en niet andersom. Dat wil zeggen dat van de wegbeheerder niet wordt verlangd dat de weginfrastructuur wordt aangepast om LZV's te kunnen toelaten.
- LZV's kunnen ook worden toegelaten op provinciale wegen, voorzien van een geslotenverklaring of met een fysiek gescheiden infrastructuur voor fietsers. Deze wegen moeten minimaal de status hebben van stroomweg of gebiedsontsluitingsweg en noodzakelijk zijn voor de LZV om een kerngebied te bereiken.
- LZV's kunnen ook op gemeentelijke en waterschapswegen worden toegelaten indien het verbindende wegen zijn tussen provinciale en/of rijkswegen met de status stroomweg of gebiedsontsluitingsweg. Daarnaast moet de weg voorzien zijn van fysiek gescheiden infrastructuur voor fietsers. De wegen mogen niet gelegen zijn in woongebieden, 30 km/h-zones (bedoeld als woongebied) en winkelgebieden.
- De wegbeheerder is autonoom en maakt te allen tijde een eigen keuze, de advieslijst is een handvat voor deze keuze en beoogt ondersteuning te bieden.
- De wegbeheerder dient zelf te beoordelen of de verkeersveiligheid niet in gevaar komt door het toelaten van LZV's.
- Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk zo min mogelijk vervlechting van (zwaar) verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (vooral fietsers) te hebben op de rijbaan. Het rechts afslaan van motorvoertuigen (personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens) vormt van oudsher een risicofactor voor fietsers. Onderlinge conflicten dienen daarom conform de uitgangspunten van 'Duurzaam Veilig' zo veel mogelijk vermeden te worden.
- Het toelaten van LZV's op een route heeft betrekking op alle ontheffingsaanvragen voor die route. Er kan geen maximumgrens worden gesteld aan het aantal voertuigen dat een route mag gebruiken, kortom het gaat om 'alles of niets'. Evenmin is het mogelijk om de ene vervoerder ontheffing te verlenen voor een route en een andere niet.

De voorgestelde routes.

De RDW heeft tot op dit moment 9 aanvragen tot toestemming ingediend voor evenzoveel routes. De genoemde N-nummers zijn de provinciale wegen.

De routes zijn:

1. A7 via N46 naar de Eemshaven;
2. A7, via N46 en N360 naar Industrieterrein Oosterhoogebrug;
3. A7 via N33 en N366 naar Doorsneeweg nabij Veendam;
4. A7 en N980 naar Noorderringweg te Marum;
5. vanuit Drenthe via de N374 naar Dideldom te Stadskanaal;
6. vanuit Drenthe via de N374 naar Vleddermond te Stadskanaal;
7. A7, via N387 naar Foxham te Foxhol;
8. A7 via N362 en N992 naar Oosterhornhaven te Farmsum en
9. A7 via N964 naar Eextahaven te Scheemda.

Overwegingen.

De bovengenoemde routes zijn beoordeeld naar de situatie ter plekke, de veiligheid voor de (zwakkere) weggebruikers en op de voorwaarden zoals gesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op grond van deze beoordeling stellen wij voor om de volgende besluiten te nemen:

1. kan worden verleend, de N46 is een autoweg, geen langzaam verkeer en geen fietsers;
2. kan worden verleend, de N46 is een autoweg, N360 heeft een fietspad welke niet wordt gekruist, langzaam verkeer niet van invloed aangezien enkel de kruising voorzien van VRI wordt bereden;
3. kan worden verleend, de N366 is gesloten verklaard voor langzaam verkeer en fietsers;
4. niet verlenen, er is sprake van een erftoegangsweg;
5. niet verlenen, de route gaat door een woonkern;
6. niet verlenen, de route gaat door een woonkern;
7. kan worden verleend, weliswaar binnen de bebouwde kom, maar buiten het woongebied;
8. kan worden verleend, de N362 is gesloten verklaard voor langzaam verkeer en fietsers en de N992 heeft een fietspad en
9. kan worden verleend, de N964 is gesloten verklaard voor langzaam verkeer en fietsers.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.