

Rapport Langere en Zwaardere Vrachtwagens - ervaringsfase

Datum behandeling Ovw: 9 mei 2007

Kenmerk: OVW-2007-227

Aanleiding

Het OGV is de afgelopen jaren regelmatig betrokken geweest bij het dossier Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's). Na praktijkproeven, waarover het OGV in verschillende fasen adviseerde, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat - mede op advies van het OGV (OGV-2006/394) - besloten tot het opzetten van een "ervaringsfase" voor LZV's. Uiterlijk op 1 november 2007 gaat deze ervaringsfase voor LZV's van start.

Het ministerie heeft het OGV gevraagd formeel advies uit te brengen over de conceptvoorwaarden waaronder LZV's in de ervaringsfase toegestaan kunnen worden. Op 9 mei 2007 heeft het OGV een themabijeenkomst gehouden, waarin met een breed maatschappelijk veld de conceptvoorwaarden besproken zijn¹. Het resultaat van dit overleg heeft het OGV in dit rapport neergelegd.

Advies op hoofdlijnen

Het OGV onderschrijft de verwachting dat het goederenvervoer de komende jaren een aanzienlijke groei zal doormaken, en dat een zorgvuldige beslissing genomen moet worden over de inzet daarbij van LZV's. Over de onderbouwing en uitwerking van de voorgestelde conceptvoorwaarden in de ervaringsfase voor LZV's, verschillen de OGV deelnemers op verscheidene punten echter van mening.

Vervoerders, verladers, vertegenwoordigers van werkgevers en leveranciers van vrachtwagens (TLN, EVO, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) bevestigen de positieve resultaten van de tweede proef met LZV's en steunen - met enige kanttekeningen - de voorwaarden zoals door het ministerie voorgesteld. Onder verwijzing naar de resultaten van de 2^e LZV proef zien zij positieve effecten uitgaan van LZV's op economie en milieu. De verkeersveiligheid zal naar hun mening door gebruik van LZV's niet in het gedrang komen, maar aandacht hiervoor blijft wel een zeer hoge prioriteit houden. Door alle betrokkenen moet een maximale inspanning geleverd worden om mogelijke risico's te beperken.

Maatschappelijke organisaties die specifieke belangen van verkeersdeelnemers of milieubelangen behartigen (VVN, Fietsersbond en Stichting Natuur en Milieu) zijn in meerderheid van mening dat eerst nader onderzoek moet plaatsvinden (verkeersveiligheid en gevolgen voor het milieu), vóórdat de ervaringsfase van start kan

¹ Bij deze bijeenkomst waren de volgende organisaties aanwezig: ANWB, CBRB, Fietsersbond, EVO, TLN, Stichting Natuur en Milieu, VVN, VITO, VNO-NCW, KNV, Rai vereniging en CBOB.

gaan. Zij vinden dat de ervaringsfase uitgesteld moet worden, en dat afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek al dan niet de ervaringsfase gestart kan worden. Verder spreken genoemde organisaties - gesteund door de ANWB - zich uit voor terughoudendheid in algemene zin bij de toelating van LZV's, beperkte toelating op het onderliggende wegennet, en in de toekomst een volledige scheiding in de infrastructuur voor vrachtverkeer en langzaam verkeer.

Vertegenwoordigers van de binnenvaart en de containerterminals (CBRB, CBOB, VITO) hebben specifieke vragen over veiligheid, handhaving en *modal shift* effecten, die zij voor het van start gaan van de ervaringsfase beantwoord willen zien.

In de toelichting hieronder worden de opmerkingen over deze onderwerpen nader uitgewerkt.

Toelichting

Verkeersveiligheid

De belangenbehartigers van kwetsbare groepen verkeersdeelnemers (VVN, Fietsersbond en ANWB) zijn van mening dat het onderzoek van Arcadis/AVV onvoldoende de mogelijk negatieve effecten van LZV's belicht. Een *second opinion* van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderschrijft deze mening, zo stellen zij. Potentiële risico's voor kwetsbare groepen verkeersdeelnemers - met name fietsers en voetgangers - zijn er met name op het onderliggende wegennet, en in het bijzonder voor kruisingen (waar nu - naar uit de statistiek blijkt - de meeste ongelukken plaatsvinden met vrachtwagens). Door ontheffingen te verlenen op de in de conceptvoorwaarden voorgestelde wijze, zou één derde van het Nederlandse onderliggende wegennet in principe toegestaan zijn voor LZV's. Deze situatie zou naar de mening van genoemde belangenbehartigers een te grote bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid: eerst moet er nader onderzoek naar de effecten van LZV's op fietsers en voetgangers komen. Indien daarna besloten wordt LZV's toe te staan, zouden de noodzakelijke (infrastructurele) maatregelen genomen moeten worden: een scheiding van langzaam en snelverkeer, ook op de kruispunten.

Andere deelnemers (EVO, TLN, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) onderschrijven evenzeer het streven naar een optimale verkeersveiligheid. Zij stellen echter dat uit de uitgevoerde onderzoeken en proeven blijkt dat de inzet LZV's, mede als gevolg van de daaraan gestelde extra eisen, niet tot grotere risico's voor de verkeersveiligheid leidt. In de proefperioden hebben ook geen ongevallen plaatsgevonden tussen LZV's en kwetsbare verkeersdeelnemers. Genoemde OGV deelnemers ondersteunen het voorstel om in de ervaringsfase onverminderd gefocussed te zijn op verkeersveiligheidsaspecten. Overigens bestrijden deze organisaties de bewering dat op grond van de concept-

voorwaarden één derde van het Nederlandse onderliggende wegennet zou open staan voor LZV's; LZV's zijn immers met name geschikt en bedoeld voor het hoofdwegennet.

Milieuaspecten

De voorstanders van invoering van de ervaringsfase (EVO, TLN, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) vinden dat uit de gedane onderzoeken blijkt dat de in principe gunstige milieueffecten van LZV's niet teloor mogen gaan door eventuele averechtse "tweede orde effecten", bijvoorbeeld via verschuiving in de *modal split*. De *modal shift* zal volgens het verladend bedrijfsleven - gezien de aard van de voorziene toepassing van de LZV - geen noemenswaardige omvang hebben. Hoe het totale effect uitvalt moet echter goed worden gezien, waarbij in geval van enige *modal shift* moet worden gekeken naar het milieueffect op de hele vervoersketen in relatie tot de kosten. Verder is het ongewenst aan de inzet van LZV's nu nieuwe voorwaarden te verbinden die de gunstige milieueffecten teniet doen.

Voor een aantal deelnemers (Stichting Natuur en Milieu, Fietsersbond en VVN) staat niet vast dat LZV's milieuvriendelijker zijn dan normale vrachtwagens. De conclusie dat LZV's het milieu minder belasten is in de gedane onderzoeken onvoldoende onderbouwd. Indien na een grondiger onderzoek naar de milieueffecten toch tot het gebruik van LZV's wordt overgegaan, zou dit alleen onder strikte voorwaarden toegelaten mogen worden:

- maximaal 50 ton
- invoering van gebruikersvergoedingen voor infrastructuur (inclusief eventuele kosten die voortkomen uit de extra belasting van infrastructuur),
- maatschappelijke kosten baten analyse
- duidelijkheid over *modal shift* effecten
- verwachte veiligheidseffecten
- goede en frequente handhaving.

Modal shift effecten

Een aantal deelnemers (CBRB, CBOB, VITO) merkt op dat de *modal shift* effecten bij 50 ton vrij gering lijken te zijn, maar bij 60 ton (veel) hoger kunnen uitvallen. Bij 60 ton zijn er mogelijk grotere verschuivingen van lading van spoor en binnenvaart naar LZV's. Indien na de ervaringsfase waarin een plafond geldt van 50 ton, zou worden overgegaan naar 60 ton, dan moet opnieuw onderzoek plaatsvinden naar *modal shift* effecten.

Ook wordt door een aantal deelnemers (Stichting Natuur en Milieu, Fietsersbond en VVN) gewezen op de verantwoordelijkheid van de verladers bij het kiezen van een modaliteit. Indien zij kiezen voor LZV's, dan dragen zij mede verantwoordelijkheid voor de effecten die deze hebben op *modal shift*, milieu en verkeersveiligheid. Gekozen moet worden voor de modaliteit die naast economisch rendabel, ook maatschappelijk gezien (milieu, verkeersveiligheid, belasting infrastructuur) de beste resultaten oplevert.

Een aantal andere deelnemers (EVO, TLN, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) wijst erop dat de Nederlandse overheid en de EU het *modal shift* beleid hebben verlaten, omdat

geforceerde politieke sturing van lading van de ene modaliteit naar de andere in de praktijk niet werkt. Eventuele wijzigingen in modaliteit als gevolg van de inzet van LZV's zullen overigens zeer beperkt zijn, omdat binnenvaart, spoor en wegvervoer zich richten op eigen specifieke markten. Bovendien zullen, gezien de forse voorspelde groei van het goederenvervoer in de komende jaren, alle modaliteiten nodig zijn om de ladingstromen te verwerken.

Handhaving

Een aantal deelnemers (VVN, ANWB, Fietsersbond en Stichting Natuur en Milieu) vindt dat in de concept-voorwaarden de handhaving onderbelicht is gebleven. Zij zijn voorstander van strenge controle op naleving van de voorwaarden door de IVW en politie, en consequente oplegging van sancties bij overtreding (*zero tolerance*). Ook moet er extra aandacht van de RDW komen voor de handhaving, door materiaalinspecties uit te voeren. Een verplichte GPS installatie kan daarnaast behulpzaam zijn bij het meten hoeveel LZV's gebruik maken van het onderliggende wegennet.

Een aantal andere deelnemers (EVO, TLN, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) neemt afstand van deze benadering. Zij achten de specifieke regelgeving voor LZV's helder en vinden dat de handhavingpraktijk geen enkel aanknopingspunt opgeleverd heeft voor een specifiek, verscherpt controlebeleid. LZV-gebruikers dienen niet anders te worden behandeld dan andere weggebruikers.

Vervoerscapaciteit

Vanuit de vervoerders, verladers, werkgevers en leveranciers van LZV's (EVO, TLN, KNV, VNO-NCW en RAI vereniging) bestaat de wens met de huidige vervoerscapaciteit van 60 ton voort te gaan, tenzij er indicaties zijn dat dit tot problemen leidt met de infrastructuur. Van dit laatste zou sprake kunnen zijn, indien uit het lopende onderzoek van Rijkswaterstaat naar belasting van kunstwerken blijkt, dat LZV's van 60 ton een hogere schade aan kunstwerken kunnen veroorzaken dan LZV's van 50 ton. Voor die kunstwerken waar dit risico bestaat stellen zij voor een gewichtsbepijking in te stellen gedurende de periode dat dit risico bestaat. De vervoerders benadrukken dat het grootste milieuvoordeel gehaald wordt als de LZV's maximaal 60 ton kunnen vervoeren.

Consistentie beleid

Indien wordt overgegaan tot invoering van de ervaringsfase, dan is het naar de mening van verladers en vervoerders van belang niet met (abrupte) tussentijdse beleidswijzigingen te komen. Onzekerheid ten aanzien van het beleid zou investeringen door vervoerders, verladers en andere ondernemers kunnen bemoeilijken of ongedaan kunnen maken. Genoemde belanghebbenden pleiten daarom voor een langjarig, consistent beleid, waarop gerekend kan worden in de bedrijfsvoering.

Tot slot

Het OGV heeft waardering voor de wijze waarop het betrokken wordt bij de advisering over dit dossier. Het OGV verzoekt de minister bij de vaststelling van de conceptvoorwaarden voor LZV's met het OGV advies rekening te houden. Graag blijft het OGV bereid tot nadere gedachtewisseling en advisering over LZV's.

HET OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER

drs. M.A.J. Knip
Wvd. voorzitter

