

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 279

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 mei 2011

Ter voorbereiding van het Algemeen Overleg op 18 mei met uw Commissie voor Infrastructuur en Milieu, bied ik u een actualisatie aan van de stand van zaken op het gebied van stedelijke distributie en LZV's (Langere en zwaardere vrachtauto's).

Langere en zwaardere vrachtauto's

Na twee succesvolle meerjarige proeven, wordt sinds 1 november 2007 op grote schaal ervaring opgedaan met LZV's in de zogenaamde Ervaringsfase. De LZV is maximaal 25,25 meter in plaats van 18,75 en maximaal 60 ton zwaar in plaats van 50 ton. Daardoor kan een LZV 50 tot 60% meer lading meenemen. Door de grotere lengte zijn extra voorwaarden gesteld om risico's, vooral op gebied van verkeersveiligheid, te mitigeren. Er worden daarom ook extra eisen gesteld aan chauffeurs, voertuigen en routes. De afgelopen tien jaren zijn LZV's intensief gevolgd en geëvalueerd, hetgeen uitgebreid is gedocumenteerd. In bijlage 1¹ treft u een rapport aan over de ervaringen met LZV's in de praktijk en in bijlage 2¹ een rapport over de monitoring van de verkeersveiligheid in dit kader.

De inzet van LZV's is grotendeels gebaseerd op een uitzondering in een Europese richtlijn², die lidstaten toestaat met nieuwe concepten te experimenteren. De in het Witboek aangekondigde herziening van de richtlijn zal niet voor het einde van de huidige ervaringsfase (1 november 2012) zijn afgerond. Vooruitlopend daarop wil ik de LZV inzet in de reguliere verkeerswetgeving opnemen.

Door de inzet van LZV's te verankeren in de nationale regelgeving wil ik het signaal afgeven richting het bedrijfsleven, de Europese Commissie en andere EU-lidstaten dat Nederland vertrouwen heeft in de inzet van LZV's als middel om het wegvervoer efficiënter en duurzamer te maken. De proeffase en uitgebreide rapportage daarover kan worden ingezet om eventuele kritiek daarop te pareren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

Internationaal

Buiten Nederland rijden LZV's in Zweden en Finland op reguliere basis en in Denemarken, Noorwegen en Duitsland op proefbasis. In het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk is formeel besloten geen LZV's toe te laten. De meeste andere landen hebben zich hierover niet uitgesproken of overwogen proeven (België).

In het Witboek Transport van de Europese Commissie wordt aangegeven dat de Richtlijn voor maten en gewichten zou moeten worden herzien om het wegvervoer ruimte te geven voor duurzame innovaties, zoals aerodynamische voertuigen. Nederland zal hierbij ook aandringen op acceptatie van LZV's, bilateraal en in heel Europa. Tegenstanders zijn vooral de Europese spoor- en milieulobby die stellen dat LZV's een modal shift naar spoor in de weg zal staan. LZV voorstanders vinden dat modaliteiten elkaar aanvullen, grotendeels eigen markten bedienen en dat iedere modaliteit moet streven naar meer efficiëntie en duurzaamheid.

LZV's in de praktijk (bijlage 1)

In 2010 reden er 400 LZV's in Nederland. Dat is ca. 0,3% van het vrachtautopark. Deze hebben in dat jaar 20 miljoen vrachtauto kilometers bespaard. Dit levert naast reductie van uitstoot ook kostenbesparingen op door minder brandstof en hogere productie per chauffeur. Bij een verdere opschaling zal dit bovendien een positief effect hebben op de verkeersdruk, met name op trajecten met veel zwaar vrachtverkeer.

De inzet van LZV's vergt van de overheid en belastingbetaler vrijwel geen investeringen in de infrastructuur. In overleg met het bedrijfsleven en decentrale overheden worden enkele knelpunten voor LZV inzet opgelost, zoals een beperkte aanpassing aan spoorwegovergangen bij tien bedrijventerreinen. De kosten hiervoor zijn relatief beperkt en dit levert de maatschappij een veelvoud daarvan op door de genoemde besparingen door LZV inzet.

Verkeersveiligheid (bijlage 2)

Via onderzoek door Arcadis en NEA van politiegegevens, meldingen van transportbedrijven en gegevens van verzekeringsmaatschappijen is van 19 verkeersongevallen (0,058% van alle vrachtauto-ongevallen) in de periode 2007 – 2010 vastgesteld dat daarbij een als LZV rijdende combinatie was betrokken.

Vervolgens zijn deze ongevallen nader geanalyseerd en besproken met LZV chauffeurs, LZV examinatoren en experts van de politie, IVW en wegbeheerders. Twee conclusies uit dit rapport (blz. 8) zijn:

- Er zijn geen directe knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid, doorstroming en wegontwerp waargenomen.
- Het soort ongevallen dat met LZV's heeft plaatsgevonden zijn veelal typische vrachtwagenongevallen. Doordat het aantal LZV's nog gering is, kan niet vastgesteld worden of een bepaald soort ongeval kenmerkend voor vrachtvoertuigen zich vaker of juist minder vaak voordoet bij ongevallen met LZV's.

Een brede groep van betrokken partijen, waaronder de SWOV, VVN, TLN, EVO, IVW, KLPD en RDW zijn intensief bij deze evaluaties betrokken geweest. Ook dit jaar blijven we de ontwikkelingen op dit gebied volgend. Genoemde partijen hebben ook meegewerkt aan de totstandkoming van een CROW publicatie over de (veilige) toelating van LZV's tot het onderliggende wegennet voor de decentrale wegbeheerder. LZV's worden namelijk pas na goedkeuring door de lokale wegbeheerder op het onderliggende wegennet toegelaten.

Ook andere landen met grootschalige en jarenlange ervaringen als Finland, Zweden, Canada en Australië bevestigen het beeld dat LZV's geen risicoverhogende factor in het verkeer vormen. De Nederlandse inzet voegt daaraan toe dat ook in een kleiner land met fijnmazige infrastructuur LZV inzet op verantwoorde wijze ingepast kan worden. In afwijking van andere landen stellen wij wel specifieke eisen aan chauffeurs, routes en voertuigen. Deze eisen staan vermeld in de bijlage van het hiervoor genoemde rapport. Ik ben van mening dat deze eisen een positieve invloed hebben gehad op de inpassing van LZV's in het dagelijkse verkeer.

Stedelijke Distributie

De dagelijkse goederenstromen naar bedrijven en consumenten zijn primair een verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en decentrale overheden. De problematiek van schaarse ruimte in drukke straten is al eeuwenoud (zelfs het Rome van 45 v Chr. kende venstertijden) en zal met de toenemende verstedelijking ook niet verdwijnen.

Vrachtvervoer in steden is noodzakelijk voor de nationale consumptie. Dit grote economische belang moet worden gecombineerd met hoge eisen aan de leefkwaliteit. In die omstandigheden zijn integraal afgewogen verbeteringen nodig. De totstandkoming hiervan hangt af van de motivatie van de partijen die zelf een rol hierin spelen, belangen hebben hierbij en daardoor bepalend zijn voor succes of falen van samenwerking en oplossingen.

Verheugd constateer ik dat er prima oplossingen blijken te zijn, zoals dagrand distributie voor supermarkten en bundeling van goederenstromen. Die oplossingen bieden potentieel winst voor alle betrokken partijen en verbeteren bovendien het welzijn in de steden.

Afgelopen 10 jaar is er een substantiële inzet van mensen en middelen geweest via:

- Platform Stedelijke Distributie
- Commissie Stedelijke Distributie
- Ambassadeur Stedelijke Distributie
- Connekt, TLN en EVO.

Ik zie daarbij een grote en gemotiveerde inzet maar het lijkt er op dat de nood mogelijk niet hoog genoeg is voor de meerderheid van de individuele verladers, vervoerders, detaillisten en gemeentebesturen om de aangereikte oplossingen te omarmen. Een paard naar het water brengen, betekent nog niet dat het paard ook gaat drinken, dat is wel duidelijk, de prima inzet van tientallen koplopers ten spijt.

Eind dit jaar loopt de termijn af van de Ambassadeur Stedelijke Distributie (in bijlage 3¹ treft u zijn Actieplan aan) en is ook bij Connekt ruim twee jaar ervaring opgedaan met het stimuleren van pilots en het ondersteunen van de samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeenten. In bijlage 4¹ treft u een beschrijving aan van deze ervaringen tot nu toe.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.