



## **Stand van zaken Ervaringsfase Langere en zwaardere Vrachtauto's Voortgangsrapportage 30 november 2009**

De proeven met LZV's zijn bijna 10 jaar geleden gestart vanwege de grote besparingen op bedrijfskosten en uitstoot die daarmee kunnen worden gerealiseerd. Vandaar dat de transportbranche spreekt over Ecocombi's. LZV's zijn maximaal 60 ton (reguliere vrachtauto's zijn maximaal 50 ton) en 25,25 meter lang (normaal 18,75 meter). LZV's dienen aan dezelfde technische eisen te voldoen als reguliere vrachtauto's. Vanwege de grotere afmetingen en de hogere gewichten zijn de proeven met de LZV's uitgevoerd met extra voorwaarden om de mogelijke risico's te beperken. Daarvoor is frequent samengewerkt met het bedrijfsleven, wegbeheerders, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zo is onder andere een CROW LZV Richtlijn voor wegbeheerders tot stand gekomen voor het beoordelen van routes op de geschiktheid voor LZV's. De LZV proeven hebben verschillende stadia doorlopen:

- 1995 – 2000: Transportsector agendeert Ecocombi. Onderzoek en discussiefase.
- 2001 – 2003: Eerste kleinschalige proef met 4 deelnemers.
- 2004 – 2007: Tweede, grootschalige proef met 66 deelnemers en 100 LZV's.
- 2007 – 2011: Ervaringsfase met ongelimiteerd aantal deelnemers.

De huidige ervaringsfase heeft geen einddatum. Opname in de reguliere nationale wetgeving kan niet volgens de Europese Richtlijn 96/53. Daarover verderop meer. In de ervaringsfase wordt via monitoring en evaluatie heel veel kennis en ervaring opgedaan en kunnen de voor LZV geldende beleidsregels steeds worden verbeterd. Deze kennis gebruiken we om de nationale beleidsregels steeds beter passend te maken en om andere landen in de Europese Unie en de Europese Commissie te informeren over de mogelijkheden die LZV's bieden en de wijze waarop eventuele risico's worden beheerst. Diverse zaken zijn al eerder onderzocht en bekendgemaakt. In 2008 heeft onderzoek door TNO in samenwerking met de Bouwdienst van Rijkswaterstaat en Oranjewoud bevestigd dat een LZV van 60 ton geen grotere invloed heeft op bruggen en viaducten dan een conventionele vrachtauto (trekker/oplegger) van 50 ton, dankzij de gunstigere verdeling van het hogere gewicht over meer assen en een grotere lengte. En er zijn bovendien minder voertuigen nodig voor dezelfde vervoersprestatie. Uit meetgegevens van WIM/VID systemen (weeglussen in de snelwegen met camera's) blijkt overigens dat het gemiddelde gewicht van LZV's rond de 50 ton ligt, door het grote aandeel volumegoederen, waardoor veel volgeladen LZV's onder het maximaal toegestane gewicht blijven.

### *Stand van zaken*

De inzet van LZV's is vooral het afgelopen jaar sterk gegroeid. De stand op eind oktober 2009 en ter vergelijking die in november 2008:

|                                      | 2009 | 2008 |
|--------------------------------------|------|------|
| Totaal aantal LZV's:                 | 398  | 194  |
| Totaal aantal LZV kerngebieden       | 410  | 291  |
| Totaal aantal ondernemers met LZV's: | 190  | 109  |

De door de crisis zwaar getroffen transportsector blijkt de LZV's juist nu te omarmen. LZV's worden veel ingezet voor goederenstromen in de nationale distributie door supermarktketens en grootwinkelbedrijven, voor expresspost en bloementransport. Dit zijn stromen die, zeker nationaal, niet door binnenvaart en spoor worden vervoerd zodat een eventuele modal shift daarbij geen rol speelt. Waar tot voor kort de LZV's vooral werden ingezet voor vervoer tussen industrieterreinen (fabrieken, groothandel, distributiecentra, veilingen etc), is een nieuwe toepassing het gebruik van innovatieve LZV combinaties van



twee citytrailers waarmee men ook winkels kan bevoorraden. In sommige gevallen kan men met de LZV over geautoriseerde routes direct naar een filiaal aan een stadsrand rijden, één trailer daar lossen en de andere trailer als normale combinatie naar een filiaal in de stad rijden. In andere gevallen wordt op een bedrijventerrein buiten de bebouwde kom ontkoppeld en worden de trailers afzonderlijk naar de filialen gereden. Enkele transporteurs zetten daarbij voor het stadsverkeer zeer schone en stillere aard- en biogastrekkers in.

Diverse Nederlandse carrosseriebedrijven en trailerbouwers zagen kans een nieuwe markt vraag voor dergelijke combinaties van citytrailers te scheppen. Een mooie staaltje innovatie en ondernemerschap in deze door de crisis zwaar getroffen sector. En voor de Nederlandse verladers betekent het een reductie van tientallen procenten op de transportkosten, naast de daarmee samenhangende CO2 besparing, die zelfs nog verder kan oplopen door dit ook nog eens met stil PIEK materieel vóór en na de spits uit te voeren, de zogenaamde dagranddistributie. Dagranddistributie kan tevens extra voordelen hebben voor de verkeersveiligheid omdat de (reguliere) vrachtwagens dan vóór de drukke spits in de bebouwde kom, met veel kwetsbare verkeersdeelnemers, de stad in en uit kunnen rijden.

#### *Verkeersveiligheid*

De monitoring en evaluatie van de verkeersveiligheid bij de inzet van LZV's wordt ingevuld via detailanalyses van de incidenten die zich hebben voorgedaan. Gelukkig gaat het om zeer geringe aantallen (11 in de afgelopen drie jaren en uitsluitend materiele schade), waarbij in de meeste gevallen geen aanwijzing is dat LZV eigenschappen, zoals de extra lengte of het eventueel hogere gewicht hierbij een rol hebben gespeeld. Uit nadere analyse en interviews met chauffeurs, KLPD en wegbeheerders komen ook geen verrassingen tevoorschijn. Gezien de geringe incidenten is de conclusie gerechtvaardigd dat LZV verkeer, ook bij inzet van enkele honderden LZV's per dag, probleemloos lijkt te verlopen.

#### *Modal Shift*

Uit eerder onderzoek blijkt dat als er een modal shift als gevolg van LZV inzet zal plaatsvinden, deze risico's zich vooral in de containermarkt bevinden. Een eventuele verschuiving kan alleen waargenomen worden als er een behoorlijk aantal LZV's rijden. In 2008 is bij een representatief aantal multimodale terminals aan de poort gemeten wat er in en uitgaat met welke modaliteit. Daarnaast zijn er in 2009 aanvullende interviews gehouden waaruit opnieuw geen signalen komen dat er een modal shift plaatsvindt. Er zijn zelfs ondernemers die zowel in de binnenvaart als het spoorvervoer actief zijn en een wagenpark met LZV's hebben. Dit is in feite co-modale inzet ten voeten uit. Deze ondernemers zeggen zich geen zorgen te maken voor een modal shift bij de huidige voorwaarden waaronder LZV's worden toegelaten.

In 2010 vindt de 1-meting plaats, zodat eind 2010 volledig beeld van de modal shift effecten kan worden geleverd.

De genoemde ontwikkelingen worden zoals beschreven meegenomen in de formele monitoring en evaluatie van de ervaringsfase die nog loopt tot 2011. Deze evaluatie van modal shift effecten en verkeersveiligheid vormt de nadere onderbouwing voor de stappen naar de verdere integratie van LZV's in nationaal maar ook internationaal vervoer. Het is voor ons belangrijk dat we de ervaringen in Nederland kunnen inbrengen in de discussie over de verdere ontwikkeling van zowel nationale als Europese regels rond goederenvervoer. Daarbij is overigens ook een nauwe samenhang met andere belangrijke efficiëntieverbeteringen zoals dagranddistributie, aerodynamica, ITS toepassingen voor voorkoming van ongevallen en een efficiëntere verkeersafwikkeling en uiteraard het gebruik van steeds schonere en duurzamere aandrijftechnieken.

#### *Internationaal*

LZV's worden in steeds meer Europese landen beproefd. In Zweden en Finland is dit concept al 30 jaar gemeengoed, zonder beperkingen of speciale eisen voor routes of voertuigen. Opvallend is dat in beide landen, ondanks het grootschalige en onbeperkte gebruik van LZV's, het spoorgoederenvervoer een, voor Europese begrippen, erg hoog aandeel heeft in het totale goederenvervoer.



Denemarken en Noorwegen verkeren sinds een jaar ook in een proeffase waarbij een beperkt routenet is opengesteld maar waar geen specifieke voorwaarden aan voertuigen of chauffeurs worden gesteld. Ambtenaren van mijn departement onderhouden contacten met de Scandinavische landen om kennis en ervaringen uit te wisselen en waar nodig zaken af te stemmen.

Hoewel de Europese Commissie formeel stelt dat internationaal verkeer met LZV's in strijd is met de betreffende Richtlijn, rijden in heel Scandinavië LZV's ook op internationale routes. Datzelfde geldt sinds kort voor enkele LZV's uit de Duitse deelstaat Mecklenburg Vorpommern, waar Duitse LZV's via Rostock met de ferry naar Zweden varen. Met de komst van de nieuwe Duitse federale regering mag verwacht worden dat LZV's ook in andere Duitse landsdelen weer gaan worden beproefd. Uiteraard zullen we contact leggen met onze oosterburen om de mogelijkheden af te tasten voor het toelaten van (proeven met) LZV's op vervoersrelaties tussen Nederland en Duitsland. Tenslotte zijn ook België en Frankrijk van plan om LZV proeven te starten en ook met deze landen onderhouden we contacten en bieden we onze kennis en ervaring aan.

Een opvallend aspect is dat vanuit de in Brussel gevestigde Europese spoorlobby zeer agressief campagne wordt gevoerd tegen de inzet van LZV's. Daarbij worden ook ongefundeerde claims geuit ten aanzien van verkeersveiligheid en via modelmatige onderzoeken, omgeven met veel onzekerheden, wordt door hen gesteld dat spoorverbindingen zwaar te leiden zouden hebben onder een grootschalige inzet van LZV's in Europa.

Het meest omvangrijke onderzoek op dit gebied, in opdracht van de Europese Commissie, is uitgevoerd door een consortium van gerenommeerde onderzoekers uit België, Frankrijk, Duitsland en Nederland (TNO). Hun kosten/batenanalyse concludeerde dat LZV's maatschappelijk en bedrijfseconomisch (fors) meer voordelen oplevert dan nadelen. Op dit moment wordt een opvolgend onderzoek voorbereid, waarbij gevolgen voor infrastructuur en modal shift verder worden belicht en waar ook, op aandringen van Nederland, aerodynamica wordt meegenomen. De uitslag wordt medio 2010 verwacht.

In contrast met de Europese spoorlobby hebben de Nederlandse spoorbedrijven en binnenvaartorganisaties zich in enkele gevallen kritisch, maar altijd constructief opgesteld. Zoals al eerder gemeld heeft ook tientallen jaren LZV gebruik in Zweden en Finland het spoorvervoer niet in de groei belemmerd.

Gevolg van de felle discussie in Europa is dat de Europese Commissie de Richtlijn 96/53 voor Afmetingen en Gewichten van voertuigen niet zal aanpassen. Helaas worden daardoor nu ook de mogelijkheden voor meer aerodynamische mogelijkheden geblokkeerd. Nederland zal zich daarom, zowel bilateraal als in Europees verband, blijven inzetten voor het mogelijk maken van efficiënter goederenvervoer voor alle modaliteiten en, gezien de enorme belangen van wegvervoer voor de dagelijkse consumptie en de economie van Europa, zijn LZV's daarbij een zeer kosteneffectief middel. In Nederland kon de invoering van LZV's zelfs zonder noemenswaardige overheidsinvesteringen worden gerealiseerd.

#### *Inzet komende jaren*

Simultaan op verschillende speelvelden:

##### 2009-2010

Evaluatie Ervaringsfase en voorbereidingen voor het vervolg hierop. Binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en modal shift en bij positieve uitkomsten van deze evaluatie streef ik naar geleidelijke uitbreiding van de mogelijkheden voor een effectieve en veilige inzet van LZV's in Nederland.

##### 2009-2011

Bilaterale mogelijkheden (blijven) zoeken en bespreken met vooral de Duitse, Belgische en Franse collega's en waar relevant met nog andere Europese collega's. Streven is om internationaal proeven op te zetten om effecten ook op langere afstanden te monitoren. Vooral de enorme vervoerstromen over de weg naar en van Nordrhein-Westfalen en de



Antwerpse regio bieden een groot potentieel voor vervanging van conventionele vrachtauto's door LZV's.

2009-2020

Streven naar een werkbare introductie van LZV's op Europese schaal, eventueel door aanpassing van de Europese Richtlijn voor Afmetingen en Gewichten.

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal actief worden geagendeerd op bilateraal en Europees niveau, waar relevant samen met het bedrijfsleven, ten behoeve van efficiënter en duurzamer wegvervoer. Niet alleen voor het inzetten van LZV's maar ook om vrachtvoertuigen aerodynamische en veiliger te kunnen vormgeven.