

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 458
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 22 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Lange en zwaardere vrachtwagens (LZV's) - Impact op verkeersveiligheid en leefbaarheid

Er rijden steeds meer lange en zwaardere vrachtwagens (LZV's) of supertrucks op onze Vlaamse wegen. De minister lijkt dat toe te juichen en verruimde het netwerk met nieuwe trajecten omdat er tijdens het proefproject geen incidenten plaatsvonden.

Er komen 30 trajecten bij in deze nieuwe fase. Naast alle snelwegen en enkele wegen in de haven, komen er nu 'aantakkingstrajecten' bij. Met deze beslissing geeft de Vlaamse Regering deze supertrucks de toelating om op verschillende gewestwegen te rijden.

Elk halfjaar kan het netwerk nog uitgebreid worden, want twee keer per jaar kunnen transportbedrijven nieuwe aanvragen indienen. We kunnen maar beter wennen aan deze gevaartes op onze gewestwegen.

Tijdens het proefproject - waar zich geen incidenten voordeden - werden er strikte voorwaarden aan de trajecten gekoppeld. Zo mochten de trajecten geen zone 30 bevatten of plaatsen met veel fietsers en voetgangers. Die voorwaarden lijkt de minister los te laten bij de invoering van de 'aantakkingstrajecten'. Op de website van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) kan men de kaart bekijken van het volledige netwerk waarop deze supertrucks vandaag mogen rijden. Die kaart bevat verschillende gewestwegen zonder veilige fietspaden (bijvoorbeeld langs de N47 of de N449) en met gevaarlijke oversteekplaatsen. Bovendien worden deze supertrucks ook toegelaten op gewestwegen die door woongebied lopen.

1. Hoe rijmt de minister het toelaten van dit soort ultrazwaar materiaal op gewestwegen met niet-afgescheiden fietspaden met zijn ambities rond verkeersveiligheid?
2. Ook de ambitie om in te zetten op leefbaarheid en geluidsoverlast gaat teniet in de woonstraten waar deze vrachtwagens door mogen rijden.

Kan de minister toelichten waarom de toegang van deze vrachtwagens primeert op de leefbaarheid van de inwoners langs deze gewestwegen?

3. De minister beloofde in het begin van de legislatuur om het Vlaams Vrachtroutenetwerk uit te rollen. Daar kwam niets van en later in de legislatuur gaf hij aan dat het binnen het project van het Mobiliteitsplan Vlaanderen aan bod zou komen. Ook dat plan laat op zich wachten. Deze trajecten worden ingevoerd op basis van aanvragen door privébedrijven. Het ontbreekt de Vlaamse Regering aan een kadervisie over dit concept.

Waarom heeft de minister de voorwaarden die hij stelde rond verkeersveiligheid tijdens het proefproject niet doorgetrokken?

4. De LZV's worden ook wel eens ecocombi's genoemd vanuit het idee dat ze ecologischer zouden zijn omdat ze evenveel kunnen vervoeren als drie vrachtwagens. Dat is meer goederenvervoer in een keer en daarom minder uitstoot. Misschien is de trein nog ecologischer en een beter idee om op in te zetten als het om ecologie te doen is... Vervoersbedrijven kunnen bij de minister subsidies krijgen voor ecologische en verkeersveilige investeringen bij vrachtwagens.

Valt het overschakelen op LZV's ook onder de subsidiemogelijkheden? Zo ja, hoeveel bedrijven hebben de subsidie gebruikt om supertrucks in te zetten?

ANTWOORD

op vraag nr. 458 van 22 januari 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Een Langere Zwaardere Vrachtwagen (LZV) is een concept dat al enkele decennia gangbaar is in Zweden. Ook in Nederland is er sinds een tiental jaar een zeer ruim proefproject. Het Vlaamse proefproject is qua opzet geënt op het Nederlandse systeem. Zowel in deze landen, die op gebied van verkeersveiligheid toch zeer hoog aangeschreven staan, als in ons eigen eerste Vlaamse proefproject wijst niets erop dat deze voertuigen onveiliger zijn dan reguliere combinaties. Meer nog, de kans op een ongeval daalt, aangezien er voor dezelfde goederenstroom minder voertuigen nodig zijn.

De trajectlengte van het onderliggend netwerk (niet autosnelwegen) wordt beperkt door toepassing van het puntensysteem en verloopt de beoordeling aan de hand van het vooraf bepaald puntenstelsel (bijlage bij het BVR). Dit beoordeelt dus de risico's op vlak van verkeersveiligheid. Ook fietsvoorzieningen zijn hierin opgenomen en minder fietsveilige stroken zullen de puntzwaarte van een traject danig verhogen.

2. Voor de aantakkingstrajecten worden nog steeds strenge normen gehandhaafd door middel van hoger vermeld puntensysteem.

Aangezien er voor dezelfde goederenstroom minder voertuigen nodig zijn zal de kans op een ongeval dalen en dus de leefbaarheid verhoogd worden.

In Nederland werd een onderzoek uitgevoerd naar de extra geluidsoverlast door LZV's. Het resultaat van dit onderzoek is dat LZV's inderdaad meer dB(A) uitstoten (zo'n 0.8 dB(A)), maar doordat er minder vrachtvervoer nodig is, zou wel het totale aantal dB(A) verkleinen met 0.1 tot 0.3.

Ook de uitstoot per ton km ligt lager bij een LZV, waardoor de schadelijke emissies voor mens en milieu over het algemeen lager zijn.

Met bovenstaande informatie in het achterhoofd wordt het gebied, ook het woongebied, rond het bedrijf dat een LZV inzet dus niet extra blootgesteld aan geluidsoverlast en schadelijke emissies.

3. Het tweede proefproject werkt nog steeds met een beperkend kader zowel qua aantallen als qua toelaatbaarheid van trajecten. Ook hierin wordt de toelaatbaarheid van trajecten nog steeds bepaald op basis van zowel intrinsieke kenmerken van het traject die risico's kunnen inhouden als op basis van vastgestelde verkeersonveiligheid. Bij het naast elkaar leggen van de criteria bepaald voor het eerste proefproject (BVR 20 december 2013 – art. 5 tot en met art. 8) en voor het tweede proefproject (BVR 19 januari 2018 en zijn bijlage met puntensysteem) zal u merken dat in beide gevallen grotendeels dezelfde kenmerken in beschouwing worden genomen zoals onder andere:
- veilige aansluiting op het hoofdwegennet;
 - uitsluiting van vaste zone 30 en voetgangerszone;
 - aantal en aard van de kruispunten, wijze van regeling en afmetingen;
 - aard en aanwezigheid van fietsvoorzieningen;
 - aanwezigheid van gevaarlijke punten.

In het eerste proefproject werd uitgegaan van een absolute beperking van de trajectlengte (max. 10 km met uitzondering van het deel gelegen binnen havengebied) en werden de vermelde kenmerken discretionair beoordeeld.

In het tweede proefproject wordt de trajectlengte relatief beperkt door toepassing van het puntensysteem en verloopt de beoordeling aan de hand van een vooraf bepaald puntenstelsel (bijlage bij het BVR), waarbij ook de fietsvoorzieningen als verzwarende factor worden meegeteld. Het gehele aantakkingstraject mag niet hoger scoren dan 95. Het puntensysteem is een afwegingskader op basis van verkeersveiligheid om de aantakkingstrajecten al dan niet goed te keuren.

Zoals u ziet heb ik wel degelijk de voorwaarden wat betreft verkeersveiligheid uit het eerste project doorgetrokken.

4. Goederenvervoer is een complex geheel, waar niet elke modus even geschikt is voor elk bedrijf en elke goederenstroom. In sommige trajecten is de trein inderdaad een zeer valabel alternatief, maar soms is deze infrastructuur niet aanwezig. Daarnaast zijn er per modus telkens verschillende types transportmiddelen. Voor het wegvervoer gaat dat van een fietskoerier over een bestelwagen tot een LZV. Het komt erop aan om het meest efficiënte en meest duurzame type te gebruiken. Een LZV kan voor bepaalde transporten het juiste type zijn. Net dat wil ik mogelijk maken. Nederlands onderzoek toont aan dat er geen reverse modal shift heeft plaatsgevonden na de introductie van de LZV's.

Bedrijven die overstappen op een LZV krijgen geen aparte terugbetaling van de subsidie Ecologisch en Veilig Transport. Noch de kosten voor het ombouwen van het voertuig en de hieruit voortvloeiende veiligheidstesten, noch de extra opleiding voor de chauffeur worden terugbetaald. Wél zal bij aankoop of verbetering van het LZV voertuig met de maatregelen die worden beschreven in de subsidie, de subsidie tot 5000 euro kunnen bekomen worden, net zoals op elke andere vrachtwagen.

Voor de transporten waarbij LZV een geschikte oplossing kan bieden is het economische argument meestal voldoende om de transporteur te laten overschakelen naar een LZV voertuig.

Ik zet maximaal in op het stimuleren van multimodaliteit. Zo financier ik MultimodaalVlaanderen. Daarnaast lopen er haalbaarheidsstudies rond bundeling van goederenstromen per spoor en rond de versnelling van de modal shift naar het spoor. Ook wordt er werk gemaakt van een roadmap voor de vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtvervoer.