

EU-commissie wil zero-emissietransport stimuleren met aanpassing van richtlijn

Aangepaste EU-richtlijn 96/53/EG regelt ook grensoverschrijdend transport met LZV's

BERT DE VUYST (UNIVERSITEIT GENT)

De EU-commissie sleutelt aan de richtlijn rond maten en gewichten van vrachtwagens en bussen. Zo wil ze het gebruik van zero-emissievoertuigen stimuleren. Verder wordt er werk gemaakt van het wegwerken van onduidelijkheden rond handhaving en grensoverschrijdend vervoer met extra zware vrachtwagens.

Richtlijn 96/53/EG zet limieten voor de afmetingen en de gewichten van vrachtwagens en autobussen. Dat is bedoeld om het internationale transport binnen de EU te harmoniseren. Voor binnenlands transport kunnen lidstaten daarvan afwijken, wat meerdere lidstaten ook doen (inclusief België).

Door de jaren heen zijn er de nodige aanpassingen gedaan aan die richtlijn, zoals nu ook het geval is.

DOELSTELLINGEN

De doelstellingen van de voorgestelde aanpassingen zijn het aanpakken van:

1. het beperkte gebruik van zero-emissievrachtwagens;
2. de fragmentatie in de markt van langere en zwaardere vrachtwagens;
3. de ineffectieve en inconsistente handhaving van de wetgeving.

ZERO-EMISSIONVRACHTWAGENS

Nu rijdt 96,3% van de vrachtwagens nog met een dieselmotor. Met een verhoging van de gewichtslimiet en de lengtematen van elektrische voertuigcombinaties wil de commissie het meergewicht van de batterijen, de waterstofaandrijving of andere technologie compenseren, en zo elektrisch rijden aanmoedigen.

90 cm extra lengte

Zero-emissievoertuigen mogen 90 cm langer zijn om meer plaats te voorzien voor de aandrijving tussen de cabine en de laadbak, of voor een brandstofcel of extra batterijen. Bij de huidige generatie waterstofvrachtwagens neemt de aandrijving veel ruimte in, daar is die extra ruimte bijna een noodzaak.

2 ton extra voor vrachtwagens

In 2015 werd een meergewicht tot 2 ton toegelaten bij vrachtwagens met een zero emissie-aandrijving. Dat is om het meerge-

wicht van de batterijen ten opzichte van een dieselaandrijving te compenseren. Nu wordt er geen rekening meer gehouden met het gewicht van de batterijen en voorziet de commissie een 2 ton extra totaalgewicht voor een vrachtwagen, ongeacht het leeggewicht. Nieuw is ook een verhoging van de maximale aslast voor de achteras met 1 ton (tot 12,5 ton) voor zero emissieautobussen.

4 ton extra voor combinaties

Voor zero-emissiecombinaties wordt nu 4 ton extra totaalgewicht voorzien ten opzichte van zijn dieseltegenhanger (dat was voordien 2 ton). Dat extra gewicht kan worden gebruikt voor de montage van een batterijpak en een elektrische aandrijfas onder opleggers en aanhangwagens, of om meer vracht te kunnen vervoeren ten opzichte van een dieselvrachtwagen. Voor gewone zero-emissiecombinaties gaat het toegelaten totaalgewicht zo naar 44 ton. Bij gecombineerd vervoer wordt dat respectievelijk 46 ton en 48 ton.

Verder wordt bij die combinaties ook een aslast van 12,5 ton voorzien voor de achteras van de trekker.

De verhoging van de gewichtslimiet naar 44 ton, heeft tot gevolg dat die vrachtwagens meer slijtage veroorzaken aan het wegdek. In de wegenbouw gebruikt men daarbij de wet van de vierde macht. De slijtage die een as veroorzaakt is de vierde macht van de aslast.

De verhoging van de achterasbelasting (11,5 naar 12,5 ton) geeft een 40% hogere slijtage door die as. Voor de volledige voertuigcombinatie geeft dat een stijging van 42% tot 52% in slijtage (afhankelijk van de gewichtsverdeling). Dat is een eenvoudige berekening. Bij slijtvastere wegdektypes wordt er een hogere exponent gebruikt, dus is het verschil daar nog groter.

Een ander probleem met die 44 ton zero-emissiecombinaties is het hoge risico op foutieve belading, waarbij een of meerdere assen worden overbeladen. Om de limiet van 44 ton te bereiken, worden zowel de vrachtwagen (20 ton) als de aanhangwagen (24 ton) tot hun EU-limiet belast. De lading moet heel nauwkeurig over de vrachtwagen worden verdeeld om te vermijden dat een as wordt overbelast. In de praktijk is dat niet altijd haalbaar.

Ook bij de 48 ton trekker-opleggers in gecombineerd vervoer is er geen marge voor foutieve belading (28 + 20 ton).

Voor gecombineerd vervoer met een 46 ton-combinatie is het niet duidelijk hoe dat mogelijk is binnen de wettelijke limieten



Foto: DAF Trucks

Als de nieuwe richtlijn wordt aangenomen, zal het toegelaten totaalgewicht van gewone zero-emissiecombinaties gaan naar 44 ton.

(20 + 24 ton), tenzij de assen van de oplegger verdeeld worden over twee assengroepen (18 + 9 ton i.p.v. 24 ton), maar die oplossing vereist een aanpassing van de richtlijn.

Een alternatief voor de 44 ton-combinatie met vijf assen kan een 46 ton-combinatie met zes assen zijn. Het meergewicht van de zesde as ligt tussen 800 kg en 1,5 ton, afhankelijk van het type as (stuurmechanisme, aandrijving ...). Door het gewicht te verspreiden over zes assen blijft de toename in wegdeklijtage beperkt tot 6% à 23%, en dat afhankelijk van de gewichtsverdeling van de voertuigcombinatie. De extra as geeft ook een extra set remmen.

Bij gecombineerd vervoer zouden dergelijke combinaties een totaalgewicht tot 50 ton kunnen halen.

GRENDOVERSCHRIJDEND VERKEER MET VOERTUIGEN DIE LANGER OF ZWAARDER ZIJN

De EU-richtlijn 96/53/EG legt (minimum)gewichtslimieten vast voor grensoverschrijdend vervoer en geeft de lidstaten de vrij-

heid om daar voor binnenlands transport van af te wijken. Maar zo is er in de praktijk wel een juridisch vacuüm bij grensoverschrijdend verkeer tussen lidstaten die beide hogere limieten toelaten. Dat wil de commissie nu aanpakken. Daarbij gaat het om vrachtwagens met hogere gewichtslimieten, langere en zwaardere vrachtwagens of vrachtautocombinaties (LZV's) en uitzonderlijk vervoer (ondeelbare ladingen), maar ook om 20,75 meter lange autotransporters.

44 ton-combinaties

Een maatregel die expliciet wordt vermeld in het voorstel, betreft het grensoverschrijdende transport met 44 ton-combinaties met een klassieke verbrandingsmotor, en dat tussen lidstaten die dergelijke zwaardere voertuigen al toelaten op hun wegennet. Die regel lijkt op maat geschreven van het transitverkeer met Frankrijk. Nu beperkt Frankrijk de gewichtslimiet bij internationaal verkeer tot 40 ton; de aanpassing van de EU-richtlijn maakt dat onmogelijk. Als het voorstel wordt aangenomen, zal het tijdelijk mogelijk zijn om met een 44 ton-combinatie van België of Luxemburg naar Italië te rijden, via Frankrijk.

Op 31/12/2034 zou die regel vervallen. Daarna is een 44 tonlimiet alleen nog mogelijk met een zero-emissiecombinatie.

Autotransporters

Veel EU-lidstaten voorzien een uitzonderingsregel voor het transport van auto's. Daarbij wordt er gebruikgemaakt van een uitschuifbare aanhangwagen, die uitgeschoven wordt als de auto's worden geladen. Een populaire maat is 20,75 meter, of 2 meter meer dan bij regulier vervoer. De term autotransporter wordt nu opgenomen bij de voertuigdefinities en de maximumlengte wordt vastgelegd op 20,75 meter. Het staat de lidstaten vrij om die voertuigen toe te laten of niet.

Bij de aanpassing van de richtlijn in 2015, stonden de 20,75 me-



Foto: Volvo Trucks

Zero-emissievoertuigen mogen 90 cm langer zijn om meer plaats te voorzien voor de aandrijving tussen de cabine en de laadbak of voor een brandstofcel of extra batterijen.

ter-combinaties op de lijst van voorstellen bij het EU-parlement, maar dat voorstel heeft het toen niet gehaald bij de raad van transportministers.

LZV-combinaties en zwaardere vrachtwagens

De term 'European Modular System' wordt nu opgenomen in de richtlijn.

Hogere gewichten bij grensoverschrijdend transport zijn mogelijk, op voorwaarde van een bilateraal akkoord. Vóór het verschijnen van richtlijn 96/53/EG waren er al dergelijke afspraken binnen de Benelux (44 ton) en tussen Zweden, Denemarken, Finland en Noorwegen (48 ton).

Nu is het terug mogelijk voor lidstaten (en niet-lidstaten) om dergelijke akkoorden te sluiten.

Voor ons land komt er waarschijnlijk een akkoord met Nederland, aangezien er nu al grensoverschrijdend verkeer is met LZV-combinaties. Misschien komt er ook een akkoord met Duitsland, dat nu nog geen LZV-combinaties toelaat in grensoverschrijdend verkeer.

Uitzonderlijk vervoer

Uitzonderlijk vervoer heeft nu een kluwen van nationale regels, wat grensoverschrijdend vervoer een complexe operatie maakt. De commissie wil dat vereenvoudigen door te werken met uniforme markeringen en het verbieden van taalvereisten. Verder moet iedereen gelijke kansen krijgen bij het toekennen van vergunningen.

WEGWERKEN INCONSISTENTIES

Er wordt ook werk gemaakt van het bijwerken van de tekst met het oog op het wegwerken van inconsistenties en het sluiten van achterpoortjes. Op het vlak van terminologie wordt er gestreefd naar een uniformiteit in het gebruik van termen met andere richtlijnen. Daarvoor werd een herziening van de bestaande wetgeving uitgevoerd, door een consortium waar onder andere Transport en Mobility uit Leuven deel van uitmaakte.

Nieuwe hoogtelimiet voor hoge containervrachtwagens

Een aanpassing is de nieuwe hoogtelimiet van 4,30 meter bij het transport van high-cubecontainers (9'6" of 2895,4 mm in hoogte).

Tot nu toe werden die containers vervoerd onder een 'lappendeken' aan vergunningen binnen de verschillende lidstaten. Het alternatief is het gebruik van aangepaste vrachtwagens die zijn voorzien van een verlaagde vering en laagprofielbanden (low-deck).

Nu kan dat transport met een standaardvoertuig, wat goed nieuws is voor het transport van high-cubecontainers met elektrische vrachtwagens. Er bestaan nog geen elektrische low-deck vrachtwagens.

Sommige lidstaten binnen de EU laten voertuigen toe die hoger zijn dan 4,30 meter (Frankrijk, Zweden, Finland, Ierland). Daar zal de nieuwe regel geen verschil maken. Maar in de meerderheid van de EU-lidstaten geldt de EU-limiet van 4 meter.

In België wordt bij alle bruggen en tunnels waarvan de doorrijhoogte minder dan 4,30 meter bedraagt, de doorrijhoogte opgegeven. In ons land zijn er dus enkele plaatsen waar een vrachtwagen die 4,30 meter hoog is, in de problemen zou kunnen komen. Bij een rijdend voertuig schommelt de hoogte namelijk door de werking van de vering. Het is dan ook een noodzaak om die limiet te verhogen als de voorgestelde aanpassingen worden goedgekeurd.

Een hogere vrachtwagen heeft ook een hoger zwaartepunt, wat het voertuig iets minder stabiel maakt. De chauffeurs zullen de hoogtelimiet van hun voertuigen in de gps moeten aanpassen, afhankelijk van het type container dat wordt vervoerd. Dat kan aanleiding geven tot vergissingen.

Introductie van vrachtwagens met vijf assen

Een andere punt is de introductie van vrachtwagens met vijf assen en 40 ton totaalgewicht, of 42 ton bij een zero-emissieaanrijving. In sommige lidstaten rijden er starre trekker-opleggercombinaties rond, bestaande uit een trekker met vier assen en



Foto: Scania

Met de aanpassing van de richtlijn komt er een wettelijk kader voor internationaal transport met LZV-combinaties.



Foto: Volvo Trucks

Worden vrachtwagens met 5 assen een EU-standaard? Die kunnen in meerdere lidstaten een alternatief zijn voor een trekker-oplegger. Zeker voor transporten waar de nadruk ligt op gewicht en wendbaarheid (zoals in de bouwsector).

een oplegger met één as. Dankzij een extra vergrendeling gedragen die combinaties zich als een vrachtwagen. Achteruitrijden wordt zo een stuk eenvoudiger. De commissie wil dat achterpoortje nu sluiten. Die combinaties worden vervangen door een algemene invoering van vrachtwagens met vijf assen in de EU. De EU-constructeurs hebben die vrachtwagens al in hun gamma voor de Zwitserse markt, terwijl sommige EU-lidstaten 'vijfassers' toelaten met een hoger totaalgewicht (Nederland, Finland ...)

Een vrachtwagen met vijf assen kan in meerdere lidstaten een alternatief zijn voor een trekker-oplegger. Zeker voor transporten waar de nadruk ligt op gewicht en wendbaarheid (zoals in de bouwsector).

Verder kunnen bedrijven hier onervaren chauffeurs inzetten, die wel al een rijbewijs C hebben, maar nog geen rijbewijs CE. In ons land kan dat type vrachtwagens extra 'stress' veroorzaken bij oudere bruggen op lokale wegen. De brugformule uit onze wetgeving beschermt die bruggen door een minimumafstand te voorzien tussen de eerste en de laatste as(sen). Voor 40 ton is een afstand van minimum 8,52 meter vereist, wat een vrachtwagen geeft met een totale lengte van meer dan 11 meter. Maar we gaan ervan uit dat onze wetgever dat niet kan eisen bij vrachtwagentypes die expliciet vermeld staan in de richtlijn en een EU-typegoedkeuring hebben; tenzij er voor al die bruggen een afzonderlijke beperking wordt ingevoerd en afgedwongen.

Controles

Uniforme regels binnen de EU vereisen ook uniforme controles. De commissie wil dat de lidstaten werk maken van systematische controles bij het wegvervoer. Verder eist de commissie ook een rapportering van die controles.

VERLOOP PROCEDURE

Dit voorstel tot aanpassing van de richtlijn gaat nu naar het EU-parlement, dat dit document in de commissie transport en toerisme zal behandelen. Naar alle waarschijnlijkheid zal die commissie een reeks aanpassingen voorstellen, waarna de transportministers zich over het voorstel buigen. Vervolgens is er een overleg tussen het parlement, de commissie en de raad van transportministers. Op het einde van de rit kunnen de transportministers hun veto's bovenhalen. Dat proces zal ongeveer een jaar duren.

Als de definitieve versie klaar is, hebben lidstaten twee jaar om de tekst om te zetten in hun lokale wetgeving. In ons land is de federale overheid verantwoordelijk voor de afmetingen van vrachtwagens en bussen, en de drie gewesten voor de gewichtslimieten.

CONCLUSIES

Dit voorstel tot aanpassing van de EU-richtlijn belooft een oplossing voor meerdere problemen, maar creëert er misschien ook nieuwe.

Er is eindelijk een regeling rond grensoverschrijdend transport met langere en zwaardere voertuigen.

Enkele aanpassingen aan de richtlijn zullen zorgen voor een uniformere handhaving van de maten en gewichten.

Er is aandacht voor de behoefte van zero-emissie transport, maar de commissie lijkt de slijtage van de wegen uit het oog verloren te hebben.

Trefwoorden: aslast, autotransporters, containervrachtwagens, controles, EU-richtlijn, grensoverschrijdend transport, LZV's, uitzonderlijk vervoer, waterstofvrachtwagens, wetgeving, zero-emissie autobussen, zero-emissie vrachtwagens.