

Europa gaat voor veiliger en schoner vrachtwagens

Nieuwe richtlijn rond maten en gewichten van vrachtwagens en autobussen

BERT DE VUYST (UGENT)

De maten en gewichten voor vrachtwagens en autobussen die gebruikt worden voor grensoverschrijdend vervoer, zijn vastgelegd in EU-richtlijn 96/53/EG. Met de nieuwe richtlijn 2015/719¹ past de Europese Commissie de regels nu aan. Het doel is constructeurs in staat te stellen beter gestroomlijnde voertuigen op de markt te brengen die minder verbruiken, minder broeikasgassen uitstoten en bovendien de veiligheid van fietsers en voetgangers verhogen. De lidstaten moeten de richtlijn nu uiterlijk tegen 7 mei 2017 omzetten in hun nationale wetgeving.

De Europese Commissie lanceerde haar voorstellen voor een aangepast ontwerp van vrachtwagens in april 2015. Die voorstellen waren toen al voorgelegd aan de verschillende belangengroepen en via een online enquête aan het grote publiek. De voorbije twee jaar zijn de lidstaten geconsulteerd en heeft ook het EU-parlement de tekst in twee lezingen behandeld, voor en na de verkiezingen. Daarna boog de raad van (transport) ministers zich over de tekst. Het resultaat is richtlijn 2015/719, die begin mei in het Europees Publicatieblad is verschenen. In de blauwe kadertjes hieronder vindt u een korte omschrijving van de nieuwe regels. Daaronder volgt telkens een bespreking.

Voor aerodynamische aanpassingen aan vrachtwagens wordt een overschrijding van de lengtematen voorzien. Deze aanpassingen omvatten een aerodynamische “neus” aan de voorkant en wegklapbare flappen aan de achterkant.

De uitstulping vooraan moet ook dienst doen als kreukelzone. Bovendien wordt de dode hoek aan de voorzijde van de vrachtwagen op die manier deels weggewerkt. De aerodynamisch flappen aan de achterzijde moeten wegklapbaar zijn om zwakke weggebruikers te beschermen op stedelijke en regionale wegen. Bovendien blijft een vrachtwagen op die manier transporteerbaar per trein.

¹ Richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad 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, Pb.L 6 mei 2015, afl. L11511.

De toegelaten overschrijding van de lengtematen zal vastgelegd worden bij de typegoedkeuring van nieuwe voertuigen.

De commissie wou de aanpassingen aan de voorzijde oorspronkelijk verplichten, maar dat voorstel heeft het niet gehaald. De aerodynamische aanpassing aan de voorzijde vergt immers een grote investering in een nieuwe generatie vrachtwagens, waarbij zowel de cabine als het chassis aangepast wordt. Dit terwijl de sector de afgelopen jaren al zwaar geïnvesteerd heeft om de Euro VI-milieu-norm te halen. Hierbij hebben verschillende constructeurs recent nieuwe cabine-ontwerpen op de markt gebracht. Voor een stuk omdat hun Euro VI-motoren meer koeling nodig hebben.

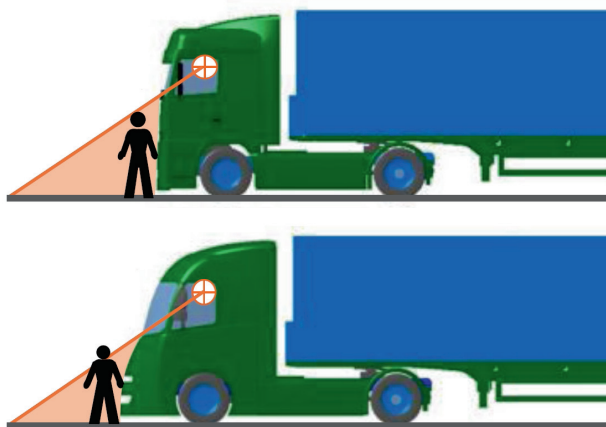
De bestaande ontwerpen zullen waarschijnlijk nog lang in productie blijven. Vrachtwagencabines blijven meestal 20 jaar in productie, soms zelfs meer dan 30 jaar: Het interieur wordt in die periode wel opgefrist, maar de structuur van de cabine blijft dezelfde (net als de machines op de productielijn). Bij het opstellen van de richtlijn heeft men bovendien alleen rekening gehouden met internationaal vervoer, dat vooral op de snelwegen rijdt. Maar niet alle vrachtwagens rijden veel kilometers op de snelweg. Hierbij denken we aan de bouwsector en de bosbouw. Sommige van deze transporteurs zijn nog altijd op zoek naar een vrachtwagen met een stevige bumper en dito bevestigingen voor een sleepkabel. Een gelijkaardig verhaal zien we in de exportmarkten buiten Europa, waar er geen vraag is naar geavanceerde vrachtwagens met aerodynamische aanpassingen.

In de praktijk zullen constructeurs vooral in het ontwerp van aerodynamische vrachtwagens investeren omwille van de brandstofbe-



Beeld: MAN SE

De commissie wou de aanpassingen aan de voorzijde oorspronkelijk verplichten, maar dat voorstel heeft het niet gehaald. De aerodynamische aanpassing aan de voorzijde vergt immers een grote investering in een nieuwe generatie vrachtwagens, waarbij zowel de cabine als het chassis aangepast wordt.



Het nieuwe ontwerp maakt de dode hoek aan de voorzijde van de vrachtwagen kleiner. Dat kan het aantal ongevallen met kwetsbare weggebruikers doen verminderen. (Beeld: FKA Report 104190, Aachen 2011).

sparing bij snelwegverkeer. Eind jaren 90 heeft Scania overigens al een dergelijk prototype getoond aan de pers. Maar toen was een overschrijding van de lengtematen politiek nog niet bespreekbaar. De montage van aerodynamische flappen aan de achterzijde geven minder problemen, maar ze zijn niet toepasbaar op alle laadbaktypes. Verschillende toeleveranciers hebben al prototypes voorgesteld. In sommige landen zijn er al vergunningen uitgereikt in het kader van een testproject.

Uit de tekst van de richtlijn valt moeilijk op te maken of bovenstaande aanpassingen enkel van toepassing zijn op vrachtwagens, of ook op autobussen. In de communicatie rond dit onderdeel van de richtlijn wordt in elk geval enkel over vrachtwagens gesproken.

Bij intermodaal verkeer wordt er voor het transport van 45 voet-containers een extra lengte van 15 cm voorzien. Zo kunnen die containers nu zonder speciale vergunning vervoerd worden over de weg.

Verder worden de gewichtslimieten verhoogd voor trekker / opleggers geladen met containers en wisselbakken voor intermodaal vervoer. Voor een standaardtrekker met oplegger gaat het maximumgewicht van 40 naar 42 ton (alle types containers t/m 45 voet). De bestaande uitzondering tot 44 ton voor het transport van 40 voet-containers met een trekker die over 3 assen beschikt, wordt uitgebreid tot de 45 voet-variant.

Voor koelwagencontainers en wisselbakken geldt nu dezelfde breedtelimiet als voor een gewone koelwagen: niet langer 2,55 m maar 2,6 m.

De speciale vergunning voor het vervoer van 45 voet-containers was tot nu toe verplicht. Het alternatief waren de containers met (gepatenteerd) afgeschuinde hoeken. Die zijn een stuk duurder in aankoop, maar de trekker/oplegger blijft dan wel binnen de bestaande lengtemaat van 16,5 m (de extra lengte zit in de kopstraat van de oplegger).

De 45 voet-container is afgeleid van de 40 voet-container. Hierdoor kunnen dezelfde kranen gebruikt worden bij het overladen.

Verder kan men tot op een zekere hoogte ook dezelfde vrachtwagens en treinwagons gebruiken voor het transport van 40 en 45 voet-containers. Bovendien kunnen die containers ook in een standaardbinnenschip vervoerd worden. Op dit ogenblik voorzien enkele EU-lidstaten reeds een uitzondering voor het transport van 45 voet-containers.

De beperking van 45 voet-containers tot intermodaal vervoer roept enkele vragen op. Zo verplicht men transporteurs om een andere oplegger te gebruiken voor transporten over korte afstand. Dit terwijl men investeringen in intermodaal vervoer wil stimuleren. Bovendien is de extra lengte van 15 cm minder dan 1% van de totale lengte van een trekker / oplegger (16,5 m) combinatie.

Een strikte toepassing van de richtlijn houdt bovendien ook in dat vrachtwagens met een 45 voet-container geen omweg mogen maken, bijvoorbeeld naar een garage voor herstellingen.

Het amendement van het EU-parlement dat de gewichtslimiet verhoogt bij intermodaal vervoer; is enkel van toepassing op trekker / opleggers combinaties, niet op een vrachtwagen met aanhangwagencombinatie. De wisselbakken van de Duitse spoorwegen vallen zo defacto buiten deze verhoging, aangezien er een vrachtwagen met aanhangwagen vereist is voor het transport. Dit vanwege de lengte van deze wisselbakken. Voor ons land maakt dit geen verschil aangezien de limiet hier voor de beide voertuigtypes op 44 ton ligt.

Ten slotte worden voor koelwagencontainers en -wisselbakken nu dezelfde breedte maten gehanteerd als voor een gewone koelwagen. Daarmee wordt een ongerijmdheid uit de bestaande wetgeving weggewerkt. Die extra centimeters dienen voor de isolatie van de zijwanden.

Voor voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen, wordt het meergewicht van deze installatie gecompenseerd tot een limiet van 1 ton. Dit voor vrachtwagens met 2 of 3 assen en gelede autobussen. De alternatieve brandstoffen zijn elektrische aandrijving, waterstof, aardgas, LPG en hybride aandrijving (inclusief warmte recuperatie). Verder is er ook een procedure vastgelegd om deze lijst later bij te werken.

Het oorspronkelijke voorstel van de commissie voor hybride vrachtwagens met 2 assen, is door het parlement uitgebreid tot de huidige versie. De gewichtstoename komt volledig op de vooras terecht aangezien de limiet voor de achteras(sen) niet wijzigt. Het is de bedoeling om de weginfrastructuur te beschermen, maar de richtlijn bevat op dat punt geen maatregelen (bijv. bredere banden).

Het maximumgewicht voor autobussen met 2 assen wordt verhoogd van 18 tot 19,5 ton. Dit vanwege het feit dat de het gewicht van de gemiddelde passagiers is toegenomen en dat die ook meer bagage meeneemt. Verder zijn autobussen ook zwaarder geworden door de aanpassingen voor de Euro VI-milieunorm.

Het extra gewicht komt integraal op de voorwielen terecht. We kunnen ons de vraag stellen of de gewichtstoename van de passagiers echt zo dramatisch is. Men zou kunnen stellen dat dit extra gewicht voor een belangrijk stuk de toename van de leng-

tematen uit 2002 moet compenseren. Toen ging de limiet voor een autobus met 2 assen van 12 naar 13,5 m.

Verder kan het meergewicht eenvoudig opgevangen worden met de plaatsing van een derde as. Maar dat maakt autobussen

Onafgewerkte regelgeving

Grensoverschrijdende inzet van LZV's

De grensoverschrijdende inzet van langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) was een van de hete hangijzers waarover de nieuwe richtlijn duidelijkheid had moeten scheppen. De lidstaten zijn vrij om voor binnenlands verkeer af te wijken op het vlak van maten en gewichten. Maar het is onduidelijk of dergelijke vrachtwagens ook gebruikt mogen worden voor grensoverschrijdend vervoer tussen twee lidstaten met een afwijkende wetgeving. Zoals nu het geval is in de Benelux, in Scandinavië of tussen het VK en Ierland.

De commissie wou duidelijkheid scheppen en stelde voor dat dergelijke vrachtwagens maximaal één grensovergang mochten nemen, indien beide lidstaten hierover een akkoord hebben. Het EU-parlement kon daarover echter geen overeenstemming bereiken.

De kern van het debat is de vraag of de EU zijn lidstaten kan verbieden om onderling afspraken te maken rond grensoverschrijdend vrachtovervoer. Vooral voor de Scandinavische lidstaten staat er veel op het spel. Door de hoge loonkosten en belastingdruk hebben hun transporteurs het moeilijk om te concurreren met transporteurs uit Polen en Letland. Als iedereen met dezelfde voertuigen moet rijden, wordt dat nog moeilijker.

Verder is er ook nog de spoorwegenlobby die een verbeterd strijd voert tegen de inzet van LZV's. Zij krijgt daarbij politieke steun uit Oost-Europa. Waarbij men enige opportunisme kan vermoeden (zie de concurrentie in de Scandinavische landen).

Iedereen praat over LZV's, maar in feite gaat het debat vooral over de voertuiglogistiek. Deze sector beschikt immers in

bijna alle Europese landen (incl. Zwitserland) over een of andere uitzonderingsregeling voor de inzet van langere vrachtwagens voor het transport van voertuigen.

Het EU-parlement stemde een amendement om geladen voertuig transporters met een lengte van 20,75 meter toe te laten voor grensoverschrijdend vervoer in de unie. Het voorstel stuitte echter op een veto bij de raad van ministers.

Ondertussen is uitgelekt dat er binnen de Benelux gewerkt wordt aan een verordening die het grensoverschrijdend gebruik van LZV's toelaat.

Meetmarges bij handhaving

Meetapparatuur, in de praktijk vooral weegbruggen, kan kleine afwijkingen vertonen onder invloed van temperatuur of slijtage. Daarom worden er met meetmarges gewerkt. Op dit moment hanteren de verschillende EU-lidstaten elk hun eigen meetmarges. In België wordt er een meetmarge van 5% gebruikt bij het controleren van het gewicht per as en 2% op het totaalgewicht. In Nederland is dat respectievelijk 10% en 5%. Daarnaast heeft elke lidstaat een eigen classificatie in het vastleggen van kleine en zware overtredingen (met de daaraan verbonden boetes).

Voor controles in de EU zijn er nog geen meetmarges vastgelegd. In het voorstel van de commissie werden een begin gemaakt met een uniformisering van meetmarges en overtredingen. Maar het voorstel heeft het niet gehaald. In de richtlijn staat nu: "Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend." De commissie zal dus langs deze weg werken aan uniforme meetmarges.



Foto: AB InBev

In januari 2005 was dit de eerste LZV die op de Vlaamse wegen reed. Hij rijdt in opdracht van bierbrouwer AB InBev en volgt een vast vergund traject van bij transporteur NinaTrans in Heverlee naar Katoen Natie in de Haven van Antwerpen. Dit initiatief kadert in het proefproject van het Vlaamse gewest.

duurder en het gaat ook ten koste van de beschikbare bagageruimte.

De EU-lidstaten moeten instaan voor een adequaat aantal controles op het gewicht van vrachtwagens. De gegevens zullen uitgewisseld worden. Naast controles met weeglusen en weegbruggen wordt er ook gedacht aan het verplichten van een on-board weegstelsel bij vrachtwagens. Hierbij wordt het gewicht per as uitgelezen uit sensoren in de luchtvering. Nieuw is de koppeling aan de tachograaf, die men ook draadloos wil uitlezen bij rijdende voertuigen.

Sommige EU-lidstaten worden ervan beschuldigd buitenlandse vrachtwagens stelselmatig zware boetes te geven voor kleine overtredingen, terwijl de eigen transportsector met rust wordt gelaten. Langs deze weg wil Europa dat inperken.

De verladers (opdrachtgevers) van containers en wisselbakken moeten aan de transporteur een verklaring verstrekken waarin het gewicht van de containers of wisselbakken wordt vermeld. Indien deze informatie ontbreekt of niet correct is, kan de verlader (mede) aansprakelijk gesteld worden wanneer de vrachtwagen overbeladen is.

In het verleden was het soms onduidelijk hoeveel een container woog, maar werd de transporteur wel aansprakelijk gesteld bij een overbelading. De wijziging zorgt ervoor dat ook de verlader mee aansprakelijk wordt.

In de scheepvaart zien we recent een tendens om containers systematisch te gaan wegen (de VS op kop), omdat in de praktijk blijkt dat een niet te verwaarlozen aantal containers meer weegt dan vermeld staat op de vrachtbrief. Wat stabiliteitsproblemen kan veroorzaken bij schepen. ■

Trefwoorden: Europa, verkeersveiligheid, vrachtwagen, zwaar vervoer.

Kort

VRACHTWAGENS

Vlaamse regering legt tarieven voor kilometerheffing vrachtwagens vast

Vanaf 1 april 2016 betalen binnen- en buitenlandse vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton een heffing per gereden kilometer. De heffing is beperkt tot het eurovignetgebied en geldt alleen op de autosnelwegen en enkele belangrijke hoofdassen. Om de concurrentiepositie van de havens te vrijwaren is het volledige havengebied van de vier Vlaamse zeehavens vrijgesteld van de heffing, net als een groot deel van de N49, de Liefkenshoektunnel en de aanvoerwegen ernaartoe.

De vrachtwagens worden belast op basis van hun tonnage en emissieklasse (zie de tabel). Het duurste tarief is 0,2 euro per km. De meest groene vrachtwagens, met Euronorm 5 en 6, krijgen het voordeligste tarief. Ook de MTM speelt een grote rol: vrachtwagens met een MTM van 3,5 tot 12 ton betalen merkelijk minder dan zwaardere vrachtwagens. De tarieven liggen lager dan bij de Duitse kilometerheffing.

De opbrengsten gaan naar investeringen in de weginfrastructuur. De Vlaamse regering rekent op ongeveer 100 miljoen euro. Ook de boetes op inbreuken tegen de kilometerheffing worden in

het wegennet geïnvesteerd. Transporteurs kunnen de kilometerheffing volledig aftrekken van de vennootschapsbelasting en zelfs van de personenbelasting. De verkeersbelasting wordt bovendien verlaagd tot het Europese minimum en het eurovignet wordt afgeschaft.

De kilometerheffing kreeg al forse tegenkanting. De beroepsfederaties van de transporteurs vrezen voor de impact op hun sector. Ook werkgeversorganisatie Voka en zelfstandigenorganisatie Unizo vrezen de economische effecten. De Nederlandse regering vindt dat de heffing buitenlandse vrachtwagens discrimineert aangezien de Belgische transporteurs gecompenseerd worden met belastingverlagingen. Voor de Bond Beter Leefmilieu is het wegennet waarop de heffing geldt, te beperkt. De organisatie vreest voor veel sluipverkeer op onbelaste wegen en vindt het onlogisch dat voor Euronorm 6 hetzelfde tarief geldt als voor de veel meer vervuilende Euronorm 5.

Voor het Brussels gewest en Wallonië waren de tarieven nog niet bekend op het moment dat dit nummer van Verkeersspecialist in druk ging.

PARKEREN

Tongeren plaatst dynamische parkeerverwijsborden

Het stadsbestuur van Tongeren heeft beslist om dynamische parkeerverwijsborden te plaatsen die aangeven wat de dichtstbijzijnde parking is en hoeveel parkeerplaatsen er nog beschikbaar zijn. Op die manier wil de stad het zoekverkeer verminderen en meer helderheid brengen in het parkeeraanbod. "De verkeershinder op de Ring en in de binnenstad worden veelal veroorzaakt door bestuurders die op zoek zijn naar een parkeerplaats", luidt het. De opdracht voor levering, plaatsing en onderhoud werd gegund aan de Tijdelijke Handelsvennootschap Fabricom-Flow. Eind 2015 zal de parkeerverwijzing operationeel zijn.

➔ www.tongeren.be

Euronorm	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton
0	0,146	0,196	0,20
1	0,146	0,196	0,20
2	0,146	0,196	0,20
3	0,126	0,176	0,18
4	0,095	0,145	0,149
5	0,074	0,124	0,128
6	0,074	0,124	0,128

Tarieven voor de kilometerheffing in Vlaanderen.