

V&W, RDW EN TLN BLIKKEN TERUG ÉN VOORUIT

Ruim baan voor ecocombi's

Na twee succesvolle proeven, tussen 2000 en 2006, startte op 1 november 2007 de zogenaamde ervaringsfase voor ecocombi's. Een klein jaar verder blikken Martin Salet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Maarten de Ridder van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, samen met Ambro Smit van TLN, terug én vooruit. 'De wens is zo snel mogelijk ook de laatste knelpunten voor de ecocombi in Nederland te elimineren. En om als lichtend voorbeeld voor Europa te dienen.'

Het succes van de ecocombi stond een jaar geleden nog enigszins op de tocht. Minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat bracht het maximumgewicht van een ecocombi terug van 60 naar 50 ton. Ondanks een Kamermeerderheid voor 60 ton en ondanks een door TLN, EVO en KNV betaalde contra-expertise van ingenieursbureau Oranjewoud. De ecocombi leek een moeilijke toekomst tegemoet te gaan en een groot deel van de bedrijven zag het voordeel als sneeuw voor de zon verdwijnen.

Impact ecocombi's op bruggen

De twee eerdere proeven met ecocombi's, tussen 2000 en 2006, waren nog zeer positief geëvalueerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De evaluatie liet zien dat een algehele introductie van de ecocombi grote voordelen biedt voor zowel milieu als logistiek, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Ook toonde de evaluatie aan dat een ruime inzet van de ecocombi tot een grote reductie van CO₂- en NO_x-uitstoot leidt. Maar dan moet wel een maximumgewicht van 60 ton gelden. Beperking tot 50 ton zou het milieuvoordeel voor meer dan de helft verloren laten gaan. Minister Eurlings vreesde op zijn beurt vooral dat de levensduur van bepaalde bruggen door ecocombi's negatief zou worden beïnvloed. Een onterechte veronderstelling, vond TLN. Ecocombi's hebben namelijk meer assen dan gewone vrachtautocombinaties. Dat resulteert in een lagere asbelasting. In combinatie met de grotere lengte zorgt dit juist voor een veel gunstigere belasting van bruggen en viaducten. Gelukkig ging minister Eurlings, mede dankzij een intensieve lobby van TLN en na onderzoek door TNO in mei van dit jaar alsnog akkoord met een maximumgewicht van 60 ton



'...snel ecocombi-wegenkaart realiseren om inzetgebieden ecocombi te visualiseren...'

voor ecocombi's. Het onderzoek door TNO bevestigde nog eens dat ecocombi's geen ongunstiger effect hebben op bruggen, tunnels en viaducten dan conventionele vrachtauto's van 50 ton.

Laatste drempels

De tijdelijke teruggang van 60 naar 50 ton en de terugkeer naar een maximumgewicht van 60 ton voor ecocombi's bezorgden vooral de RDW veel extra werk. Maarten de Ridder, hoofd Toelating Exceptioneel Transport (TET) bij de RDW beaamt dat de aanpassing van regelgeving en ontheffingen veel voeten in de aarde had. Zo moesten alle ontheffingen voor rijkswegen, onderliggend wegennet en kerngebieden – een door de RDW aangeduid gebied waar één of meer bedrijven zijn gevestigd en geen

sprake is van woningbouw of agrarische bedrijvigheid – worden omgezet naar een maximaal gewicht van 60 ton. Inmiddels zijn de meeste knelpunten weggenomen. De Ridder: 'Nu breekt de tijd aan dat we de laatste drempels waar mogelijk gaan weghalen. We willen de procedures rondom de inzet van de ecocombi zo makkelijk mogelijk maken, onder meer op basis van uitwisselbaarheid van trajecten en de realisatie van steeds meer kerngebieden. Je moet het zien als een groeimodel, dat zich met de tijd ontwikkelt tot een goed en soepel werkend geheel.'

Kijken vanuit winstperspectief

Ambro Smit houdt zich als beleidsadviseur bij TLN intensief bezig met de ontwikkelingen rondom de ecocombi. Hij stelt dat de huidige opzet een ver-

betering is ten opzichte van de situatie tijdens de tweede proef. 'Als een kerngebied wordt vrijgegeven door de aanvraag van één vervoerder, komt het kerngebied automatisch vrij voor alle vervoerders. Tijdens de tweede proef moest men voor elke ecocombi nog individueel goedkeuring aanvragen voor zijn eigen trajecten. Dit resulteerde niet zelden in overlap, aangezien verschillende bedrijven met hun ecocombi's vaak gebruik maken van dezelfde routes.' Desondanks blijft Smit kritisch. 'Nog altijd verloopt de vrijgave van trajecten niet optimaal. Zo bestaat voor transportbedrijven die zich buiten een kerngebied bevinden de mogelijkheid een incidentele ontheffing aan te vragen voor het traject naar de rijksweg, met een maximum van vier kentekens. Andersom kan dat echter niet. Belangrijke laad- en losplaatsen die buiten een kerngebied liggen, zijn daardoor voor ecocombi's onbereikbaar.' Om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen, pleit Martin Salet, projectleider LZV bij V&W, voor het in kaart brengen van deze knelpunten. 'Nu blijven het incidenten. Ga je dergelijke ervaringen op nationaal niveau bundelen, dan is het eenvoudiger om oplossingen te realiseren. Je moet hierbij positief redeneren; je moet knelpunten te allen tijde bekijken vanuit een 'winstperspectief'. Wat is verder nog mogelijk om de ecocombi optimaal in te zetten?'

Inzicht in afwegingsproces

Smit is het eens met Salet. Daarnaast benadrukt hij dat ook aandacht moet uitgaan naar de fase ná de aanvraag voor vrijgave van een bepaald traject. 'Nu legt een bedrijf een verzoek neer bij de RDW of hij met zijn ecocombi een bepaald traject mag berijden. Volgt een 'ja', dan is er niets aan de hand en kan er snel worden geschakeld. Volgt een 'nee', dan zijn zaken minder helder. Is de afwijzing terecht? Of is er gebruik gemaakt van oneigenlijke argumenten? Meer inzicht in het afwegingsproces is dan ook wenselijk.' Salet beaamt Smits woorden. Hij heeft ook een aanvulling: 'Ook wegbeheerders beschikken niet altijd over voldoende inzicht of worden door het gemeentebestuur alleen op verkeersveiligheid afgerekend. Om die reden zetten we vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat voorlichting op richting gemeentebesturen en wegbeheerders om het basisidee van de ecocombi beter



Van links naar rechts: Martin Salet (V&W), Maarten de Ridder (RDW) en Ambro Smit (TLN).

over het voetlicht te brengen. Wij komen bijvoorbeeld met een *factsheet* waarin we de voordelen en karakteristieken van de ecocombi op een rij zetten. Anderzijds staan we stil bij de discussie rondom de risico's. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de *modal shift*. Wij stellen dat de ecocombi geen gevaar moet vormen voor maatschappelijk waardevolle binnenvaart en spoorstromen. Vervoer moet je immers laten lopen waar het het beste kan lopen. Het is overigens ook niet onze verwachting dat de groei van de ecocombi ten koste zal gaan van de andere modaliteiten.'

Onterechte afwijzing

De Ridder ervaart op zijn beurt niet zelden terughoudendheid bij wegbeheerders. Bijvoorbeeld in het noorden van het land, waar hij nog enkele 'gaten' constateert. 'Op dit moment bestaan er meer dan 220 kerngebieden verspreid over heel Nederland. Echter, Noord-Nederland telt relatief weinig kerngebieden, wat de bereikbaarheid voor ecocombi's beperkt.' De Ridder noemt de N31 onder Leeuwarden. Deze weg is niet vrijgegeven voor ecocombi's, waardoor ze de kerngebieden in Harlingen, Franeker en Leeuwarden niet kunnen bereiken. Op verzoek van TLN heeft de RDW in september bij Rijkswaterstaat de vraag ingediend deze en een aantal andere N-wegen – onder meer een deel van de

N34 en de N35 – alsnog open te stellen voor ecocombi's. Smit: 'Deze wegen zijn bij de start van de ervaringsfase onterecht afgewezen voor ecocombi's. De CROW-advieslijst bepaalt dat N-wegen zonder inhaalverbod en met 1x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/u niet zijn toegestaan voor ecocombi's. Echter, op de N34 en N35 geldt over het hele traject een maximumsnelheid van 80 km/u of lager. De afwijzing is dus onterecht. Voor de N31 geldt dat vrijwel het gehele traject binnen de CROW-richtlijnen voor ecocombi's past. Alleen de laatste kilometer naar Marssum voldoet niet. Voor het grootste gedeelte van de N31 is de afwijzing dus ook hier onterecht.' Smit verwacht dat de betreffende wegbeheerders alle genoemde N-wegen uiteindelijk alsnog zullen vrijgeven voor ecocombi's.

Geen olieplekwerking

Nationaal is de baan waar mogelijk vrijgemaakt voor de ecocombi. Hoe verhoudt deze stand van zaken zich met de rest van Europa? Onlangs liet een kosten-baten analyse van de Europese Commissie nog zien dat invoering van de ecocombi in de Europese Unie ervoor zorgt dat de Europese burger 30 miljard per jaar goedkoper uit is. Volgens Salet is de Belgische regering aan het bekijken of er mogelijkheden zijn om een Belgische proef met ecocombi's te realiseren. Het



zou dan in eerste instantie om het gebied rondom de Antwerpse haven gaan, daar valt de meeste winst te halen. Smit vult aan: 'De wil is er wel, maar telkens lopen de plannen vast. Niet in de laatste plaats vanwege de politieke onduidelijkheden die België op dit moment kent, maar ook vanwege de infrastructuur.' Salet stelt verder dat Nederland zich inspant voor Europese toepassingen. 'Ook de Denen zijn recent gestart en we gaan kijken of we kunnen samenwerken.' Smit: 'Als Duitsland – of het noordwestelijke deel van Duitsland – wordt opengesteld voor ecocombi's, is dat voor ons vervoer heel gunstig, omdat we veel naar Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen vervoeren. En ecocombi's renderen met name op langere trajecten met dikkere stromen, zoals bijvoorbeeld bij transporten naar het Ruhrgebied en de haven van Hamburg.' Maar vorig jaar stemde het merendeel van de *Bundesländer* – tien tegen zes – tegen verdere proeven met ecocombi's. 'Hierdoor vinden alleen bestaande proeven in Duitsland nog doorgang. Nieuwe initiatieven worden niet ontwikkeld of gaan de la in. Dat is erg jammer, zo ontstaat er geen olievlekwerking', aldus Smit. Een recent voorbeeld geeft de situatie in Duitsland goed weer. Een 2-jarige proef met ecocombi's in de regio Stuttgart werd onlangs afgerond. Ondanks het feit dat de proef een succes was, komt er geen vervolg.

Harmonisatie en standaardisatie

Op Europees niveau ligt er nog een gevaar op de loer, meldt Smit. 'De Duitse trailerbouwer Kögel is bezig met een zeer sterke Europese lobby voor zijn eigen 14,90 meter trailer. Het krijgt daarbij de steun van de Duitse spoorwegen. Een lengte van 14,90 meter maakt het namelijk mogelijk om twee wissellaadbakken van 7,45 meter – die in Duitsland veel worden ingezet bij het spoorvervoer – in één keer te vervoeren.' Op dit moment bevindt de lobby zich in een impasse. Mocht de Europese Commissie 14,90 meter als norm gaan hanteren, dan heeft dat verregaande gevolgen voor de inzet van de ecocombi. Smit: 'Met een trailerlengte van 14,90 meter gaat de totale lengte van een ecocombi naar 26,50 meter. Dat levert grote problemen op, bijvoorbeeld bij het passeren van minirotondes, bij het parkeren of bij het inhalen. Het betekent de doodsteek voor het modulaire concept.' Een ander knelpunt vormt de Europese harmonisatie en standaardisatie van richtlijnen ten aanzien van de ecocombi. Smit noemt de bestreken baan als voorbeeld. De regelgeving daarvan verschilt nu nog per land. 'Het moet niet zo zijn dat er bij een eventuele Europese introductie van de ecocombi in Duitsland grensproblemen ontstaan omdat een Nederlandse ecocombi Duitsland niet in mag vanwege het feit dat hij niet aan de Duitse *BO-kraftkreis* – de

Duitse bestreken baan – voldoet. Helaas is enige harmonisatie op dit vlak op dit moment nog niet aan de orde, ondanks het grote belang.'

Beren op de weg

Terug naar Nederland. Op dit moment rijden er zo'n 160 ecocombi's in Nederland. Waarom niet meer? 'Nog lang niet iedereen ziet het voordeel', denkt Salet. 'Twee ecocombi's vervoeren dezelfde hoeveelheid goederen als drie reguliere vrachtautocombinaties, terwijl het brandstofverbruik nagenoeg gelijk blijft. Vervoerders zouden dan ook meer tijd moeten vrijmaken om te kijken of dit voordeel ook voor hen profijt oplevert. Met een relatief geringe investering kan veel voordeel worden behaald. Iedere vervoerder zou nog eens moeten afwegen of een ecocombi hem extra rendement oplevert'. Smit beaamt de woorden van Salet: 'Nu denken vervoerders vooral dat de inzet van een ecocombi veel rompslomp met zich meebrengt. Het beeld rondom de ecocombi is bij veel mensen vaak nog negatief. Velen zien allerlei beren op de weg.'

Proces inzichtelijk maken

De drie heren hechten veel waarde aan een snelle realisatie van een ecocombi-wegenkaart, waarop duidelijk zichtbaar is waar de ecocombi mag worden ingezet. 'Je mist nu nog het overzicht. Waar mag je wel en waar mag je niet rijden? Welke trajecten zijn in behandeling? De website www.rdw-tet-lzv.nl geeft veel informatie, maar er is behoefte aan een visualisatie van de mogelijkheden.' Ook hechten de heren veel waarde aan bemiddeling. 'Bij een trajectaanvraag is het voortraject heel belangrijk. Dan bepaalt de wegbeheerder in eerste instantie of hij akkoord gaat met een aanvraag. Een team van mensen – bestaande uit medewerkers van TLN en EVO, maar ook vervoerders en verladers – kan indien nodig toelichting geven op een aanvraag en zo bijdragen aan een positieve en snelle besluitvorming. Het proces inzichtelijk maken, met als doel het aantal ecocombi's in Nederland omhoog te sturen, daar draait het uiteindelijk om.' Pas dan kan Nederland als lichtend voorbeeld dienen voor de andere landen in Europa en met de grote praktijkervaring twijfelers over de streep helpen, zodat een Europese inzet van ecocombi's mogelijk wordt.