

‘Dames opgelet, de mijne is ~~18~~ 25 meter’



(door Gerrit Strijbis) Een lange colonne vrachtauto's spreekt niet echt tot de verbeelding. Iedere automobilist kent het beeld van de schier oneindige stoet op de rechter rijstrook. Bij de start van de tweede proef met Lange en Zware Vrachtauto's (LZV's, ruim 25 in plaats van de gebruikelijke 16 à 18 meter) kregen tien achter elkaar rijdende weggeuzen meer belangstelling dan ooit. Langere vrachtwagens vervoeren meer met minder auto's. De transportbedrijven en het milieu profiteren. Uit deze regio nemen Bolk uit Almelo en afvaltransporteur Dusseldorp uit Lichtenvoorde deel. De kritische geluiden komen van de binnenvaart, die verlies van het marktaandeel vreest.

Een LZV is maximaal 25,25 meter lang en weegt ten hoogste 60 ton. De afmeting van een conventionele vrachtauto is, afhankelijk van de samenstelling van de combinatie, 16,50 of

18,75 meter. Het gewicht bedraagt 50 ton. De tweede proef loopt tot 1 november 2006. Bij de officiële start op 24 augustus op het testcentrum van de RDW in Lelystad verschenen tien bedrijven. De proef biedt ruimte aan maximaal 100 bedrijven en 300 combinaties. Veel potentiële deelnemers beschikken nog niet over de benodigde vergunningen en vrijstellingen. Er bestaan volgens beleidsadviseur Ambro Smit van Transport en Logistiek Nederland (TLN) verschillen tussen de eerste proef van 2000 tot 2003 en het huidige experiment. In beide gevallen stelt de overheid strenge eisen aan het voertuig en de opleiding van de chauffeur. LZV's mogen tevens alleen op bepaalde trajecten rijden. Bovendien geldt er op de autosnelwegen een inhaalverbod. Vergeleken met de eerste proef zwakte de overheid de deelnemerseisen echter af. Zo verviel de eis tot samenwerking met de scheepvaart of het railvervoer. Tevens geldt er geen rijverbod meer

voor LZV's tijdens de ochtendspits. Ook mogen ze een langere afstand dan maximaal vijftig kilometer overbruggen. Smit: "Begrijpelijk, de meeste transportbedrijven vonden deze eisen te zwaar. De eerste proef telde dan ook slechts vier deelnemers. Een goed beeld van de gevolgen voor het milieu, de efficiencyverbetering bij de vervoerders, de reacties van andere weggebruikers en de congestie maakt meer gegevens dus meer deelnemers noodzakelijk." TLN denkt dat LZV's de rendementen van transportbedrijven verhogen. Ze vervoeren ruim 30 procent meer per rit. Dat betekent een daling van het brandstofverbruik per ton kilometer van 5 tot 30 procent. Ook verminderen LZV's het fileprobleem. Daar staan investeringen aan de voertuigen tegenover.

Bolk

Bolk schafte twee LZV's aan. De gedachte dat twee LZV's het werk van drie conventionele >

dit moet u gelezen hebben ...

Neem nu een **jaarabonnement** op **Twentelife**
voor slechts **€ 9,95!**

Wilt u genieten van de boeiende artikelen in Twentelife en tevens van het gemak van automatische toezending? Neem dan nu een abonnement. U krijgt dan bovendien voor het eerste jaar (4 nummers) een aantrekkelijke korting en betaalt slechts € 9,95.

Om voor de korting in aanmerking te komen hoeft u slechts een van de bonnen hiernaast in te vullen.

Opgeven kan ook via de website: www.twentelife.nl



* Een abonnement wordt afgesloten voor minimaal een jaar en wordt stilzwijgend per jaar verlengd tot wederopzegging. Opzeggingen dienen uiterlijk 2 maanden voor afloop van de abonnementsperiode schriftelijk te worden doorgegeven aan Betapress.

vrachtauto's verrichten en daarmee de winstcijfers opstuwten, gaat volgens woordvoerder Robert Koenis niet op. Bolk zet de LZV's in voor containervervoer van Rotterdam naar Hengelo. Een aantal klanten wil de containers zo spoedig mogelijk voor de deur hebben. Het vervoer per binnenschip duurt 24 uur en dat vinden ze te tijdrovend. Door vertragingen bij de containeroverslag in Rotterdam gebruikt Bolk de LZV's daarnaast om het tijdverlies voor andere opdrachtgevers te compenseren. "We beschouwen LZV's als een extra dienstverlening voor onze klanten. De winst valt niet in cijfers weer te geven. Het kan uit, maar rijk worden we er niet van." Bolk investeerde in de opleiding van de chauffeurs en de aanschaf van bakwagens met een aanhanger. Hier hing een prijskaartje aan van 200.000 euro per auto. Het bedrijf beschikt over expertise met exceptionele transporten, maar Koenis stelt dat voor LZV's andere voorwaarden gelden: "We profiteren natuurlijk wel van onze kennis van allerlei overheidsprocedures."

Dusseldorp

Dusseldorp nam deel aan de eerste proef. Het bedrijf vervoerde met een LZV huishoudelijk afval en GFT van Almere en Emmeloord naar Lelystad. Bij de tweede proef zet Dusseldorp drie LZV's op tien verschillende trajecten in. Voor Dusseldorp was de gedwongen samenwerking met de scheepvaart of het railvervoer (een eis bij de eerste proef) juist een kans, volgens woordvoerder Ewoud van der Leij. "De afvalverwerking vindt plaats bij de aan het water gelegen vuilverbrandingsinstallatie in Alkmaar. Wij kregen subsidie voor de aanleg van een huisvuilcentrale in Lelystad om het afval per binnenschip naar Noord-Holland te vervoeren. Het maximale toegestane gewicht speelde Dusseldorp wel parten. Een LZV vervoert drie perscontainers die normaal elk vijftien ton wegen. Er bestaat een kans op overschrijding van het maximum van 60 ton. "Om overbelading te voorkomen vullen we daarom één container met afvalresten met een laag soortelijk gewicht. Dat was en blijft tijdrovend en lastig."

Van der Leij schat het lagere brandstofverbruik en de CO₂-reductie op ongeveer dertig procent. Het bedrijf transporteerde met deze auto 160 duizend ton in Flevoland en bespaarde 5 procent op de vervoerskosten per ton. Daar staan de investeringen tegenover van ongeveer 50.000 euro voor het materiaal. Door de inmiddels beschikbare expertise vallen deze bij de constructie van nieuwe combinaties lager uit. Bovendien kreeg de afvaltransporteur veel media-aandacht. "De grotere naamsbekendheid valt niet in bedragen uit te drukken."

Van der Leij adviseert andere vervoerders om rompslomp te voorkomen LZV's slechts te gebruiken voor het vervoer van A naar B. Daarnaast waarschuwt hij transportbedrijven de



Dusseldorp bespaarde met LZV's 5 procent op de vervoerskosten per ton. Daar staan de investeringen tegenover van ongeveer 50.000 euro voor het materiaal.

introduktie van LZV's niet te gemakkelijk op te vatten en zich strikt aan de deelnemersvoorwaarden te houden: "Conformeer je aan de afspraken en laat je niet leiden door dollartekens. Als deelnemers hebben we ook een verantwoordelijkheid voor de gehele bedrijfstak. In binnen- en buitenland kijkt men nauwlettend naar ons. Met een in Nederland geslaagde proef laten andere landen LZV's misschien ook toe."

Binnenvaart

Er bestaat ook kritiek. De binnenvaartsector vreest dat LZV's de concurrentieverhoudingen tussen binnenvaart en transportsector aantasten. Zonder de verplichte samenwerking staan het railvervoer en de binnenvaart met lege handen. Kees de Vries, woordvoerder van de stichting Binnenvaart, ziet dit als kapitaalvernietiging. Dankzij initiatieven om een deel van het wegtransport over te hevelen naar spoor en binnenvaart steeg het marktaandeel van de binnenvaart. LZV's vervoeren meer vracht per rit en werken goedkoper en efficiënter dan conventionele vrachtauto's. "Dat maakt het moeilijker voor ons. We vrezen dat meer verladers overstappen naar het wegvervoer." Hij vindt dit onbegrijpelijk, maar toont zich niet verrast.

'Als de proef met Lange en Zware Vrachtwagens in Nederland slaagt, laten andere landen LZV's misschien ook toe'

De nieuwe Mobiliteitsnota van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat richt zich volledig op het wegtransport en negeert andere modaliteiten. "Er verschijnen meer vrachtauto's. Jammer, want een nieuwe scheepsmotor levert betere milieuprestaties per tonkilometer dan een nieuwe vrachtauto." TLN vindt de vrees van de binnenvaart overdreven. Smit: "LZV's komen op voor de scheepvaart onbereikbare plaatsen. Voor het transport van laagwaardige producten en bulktransporten zonder tijdsdruk werkt de binnenvaart goedkoper. We bevinden ons op een andere markt."

Nijhof-Wassink

Directeur Erik Wassink van Nijhof Wassink uit Rijssen vindt de kritische geluiden uit de binnenvaart eveneens onterecht. Er bestaat volgens hem een kans dat het wegtransport terrein wint op het railvervoer en de binnenvaart. De groeiende transportvraag compenseert de andere modaliteiten ruimschoots voor dit verlies van het marktaandeel. Hij beschouwt de inzet van hooguit driehonderd LZV's ook als een druppel op de gloeiende plaat voor de oplossing van de stijgende vraag naar transport: "We praten over een proef. Die paar meter extra van de LZV's brengt de binnenvaart niet in de problemen." Nijhof Wassink neemt geen deel aan de proef. Het bedrijf beschikt wel over de vergunningen, maar daar blijft het voorlopig bij. Wassink legt uit dat zijn onderneming zich concentreert op tanktransporten. De constructie van een LZV vereist voor deze tak uit de transportwereld hoge investeringen. "Wanneer de proef na 2006 onverhoopt geen vervolg krijgt, zitten wij met onbruikbare vrachtauto's. Dat vinden we te riskant." Heisterkamp Trucking uit Oldenzaal toont ook geen belangstelling voor LZV's. Directeur Gerben Heisterkamp stelt dat LZV's niet bij zijn onderneming passen. Zijn onderneming richt zich hoofdzakelijk op transporten van en naar buitenlandse zeehavens. Het experiment met LZV's beperkt zich tot Nederland: "In Duitsland hoeven wij niet aan te komen met een LZV." Daarnaast vervoert hij trailers van andere vervoerders. Zij bepalen de afmetingen. Heisterkamp bekijkt de LZV-proef van de zijlijn. Hij noemt het experiment een positief initiatief, maar plaatst wel enkele vraagtekens. Het Nederlandse wegennet leent zich niet voor een grootschalige invoering. Veel los- en laadadressen bevinden zich op voor vrachtauto's moeilijk bereikbare plaatsen. "Er komt veel bij kijken. Ik denk alleen al aan de opleidingen en aanpassingen aan de voertuigen. Daarnaast kost het nu chauffeurs al moeite met een combinatie van 18 meter te manoeuvreren, laat staan met 25,25." ■



*Lease
emoción
in motion*

**Lease
Seat**



SEAT Toledo 150pk TDI

AUTO RENE HAAFKES

Hassinkweg 11, Hengelo (OV)

Telefoon: 074 - 2508936

Behoeft u aan een sparringpartner?

Erkent u dat uw bedrijfsprocessen moeten worden geoptimaliseerd of vereenvoudigd, rendementsherstel noodzakelijk is of een beleidswijziging moet worden gerealiseerd, dan is Advisia uw sparringpartner om dit samen te realiseren.

Vanuit een neutraal vertrekpunt ontstaat een frisse blik en ontvangt u van sparringpartner Jan Matel een eerlijk, passend advies voor vernieuwende en meer rendabele oplossingen. U denkt dat Advisia iets voor u kan betekenen? Een gratis oriënterend gesprek geeft zicht op de weg naar resultaatverbetering. Het kost u op dit moment alleen een telefoontje voor het maken van een afspraak.

Postbus 34 7620 AA Borne

Tel. 074-266 0505.

E-mail: info@advisia.nl

Website: www.advisia.nl



Advisia

sparringpartner voor het MKB

**BlackBerry
7230**

v.a. € 0,-



**BlackBerry
6230**

v.a. € 0,-



T-Mobile Instant E-mail met BlackBerry®

Vanaf nu is uw e-mail net zo mobiel als uzelf. Met Instant E-mail van T-Mobile ontvangt u op de BlackBerry al uw e-mail ook onderweg. Zonder inbellen kunt u meteen uw e-mail lezen, attachments bekijken en direct reageren. De BlackBerry is bovendien een telefoon en voorzien van alle organizer-functies. Kortom, een compleet mobiel kantoor. De BlackBerry met Instant E-mail is verkrijgbaar in combinatie met een T-Mobile Zakelijk Optimaal abonnement. Ga langs bij Tell Me voor meer informatie.

Wilt u meer?

T-Mobile is
verrijgbaar bij:



- Hardenberg
- Oldenzaal
- Enschede Zuid
- Nijverdal

T-Mobile