

2 maart 2010

Verladers willen meer Europese proeven met ecocombi's

Een aantal verladers en vervoersexperts heeft in het Europees Parlement gepleit voor grensoverschrijdende proeven met het Europees Modulair Systeem (EMS). 'Deze ecocombi's of eco-liners verhogen de efficiency van het wegvervoer enorm. En dat zonder het spoorvervoer de doodsteek te geven.'

De term EMS verwijst naar vrachtautocombinaties die bestaan uit gestandaardiseerde laadeenheden of modules, maar samen langer en soms zwaarder uitvallen dan standaard trucks. Het meest prominente voorbeeld blijft de vrachttrein van 25,25 m en 60 ton. Al gelden die parameters alleen in Zweden en in Finland. Andere Europese lidstaten behouden gewoon het recht om eigen combinaties van de Europese truckmodules toe te laten op hun grondgebieden.

Nationale regeringen kunnen dus zelf het concept naar eigen goeddunken invullen en daarbij lijkt in Duitsland volgens de jongste berichten een consensus te groeien rond langere combinatie tot 44 ton. Dat idee is kort geleden gelanceerd in Berlijn, maar kwam ook tijdens het lobbyevent in Brussel ter sprake. Zo heeft de gastheer van het seminarie over EMS, de Duitse Europarlementariër Dieter-Lebrecht Koch (EVP), zich een voorstander genoemd van 44 ton als maximale gewichtsgrens. 'De langere vrachtwagencombinatie dringt zich op in de EU, als instrument om de CO2-niveaus van het wegvervoer terug te dringen. Toch houd ik persoonlijk vast aan een duidelijke gewichtsgrens van iets meer dan 40 ton. Zo'n truck vormt volgens mij geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Al helemaal niet wanneer de cabine is uitgerust met de modernste IT-toepassingen en wanneer de chauffeur een specifiek vormingstraject heeft doorlopen.'

Ook een impactstudie van onderzoeksinstituut NEA heeft het belang van competente chauffeurs onderstreept. 'Zij blijven cruciaal om de veilige uitrol van het EMS te garanderen. Daarnaast zijn natuurlijk ook duidelijke regels en een strikt handhavingsbeleid noodzakelijke voorwaarden.' De onderzoekers van NEA hebben zich in een tweede deel van hun studie gebogen over de vermeende negatieve effecten van ecocombi's op het spoorvervoer. 'Die gevaren voor hun marktaandeel lijken fors overdreven', aldus een zegsman van NEA. 'Sporoperatoren en wegvervoerders richten zich veelal op andere marktsegmenten. Als het EMS al in potentie een negatieve impact heeft op de spoorsector, blijft die beperkt tot de vervoersopdrachten op trajecten van rond de 100 km. En los van die beperkte obstakels heeft het concept alleen voordelen. Zo doen ecocombi's het aantal bewegingen van lege trucks met een derde dalen. De emissies van NOx, CO2 en PM10 dalen mogelijk met 15 procent naar beneden.'

De positieve impact van langere truckcombinaties op het milieu is meteen ook de rode draad geweest door de praktijkvoorbeelden die de verladers IKEA en Rockwool Benelux hebben voorgesteld. Hun pleidooi kreeg bijval van Bernard Piet die de indrukken van FloraHolland over EMS presenteerde. 'Onze ervaring met de inzet van EMS tussen distributiecentra leert dat de uitstoot van CO2 met liefst 33 procent inzakt voor eenzelfde lading. Ook daalt de congestie met een procent en zakken de transportkosten per bloementrolley gevoelig. Enige manco van deze truckcombinatieconcept is dat ze stoppen aan de grenzen. Op korte termijn hopen we ook naar Duitsland te rijden met die combinaties, maar daarvoor blijft op Europees niveau het water nog wat te diep.' De organisatoren hebben het voorbeeld van de bloemenveiling natuurlijk niet toevallig gekozen. Het verhaal van Piet sluit naadloos aan bij een strijdpunt van het EMS Forum. Dat lobbyorgaan pleit al langer voor meer grensoverschrijdende proeven tussen lidstaten van de

EU. Het lijkt meteen ook hun meest haalbare eis op korte termijn. Zeker als die proeftrajecten met langere vrachtwagencombinaties gebeuren die niet of nauwelijks zwaarder uitvallen dan een reguliere truck.

De grootste wens van de lobbyclub blijft een lovende passage over EMS in het volgende Witboek Vervoer. Dat lijkt een weinig haalbare kaart. Niet in het minst, omdat de Eurocommissaris voor Vervoer Siim Kallas al heeft aangegeven 'persoonlijk schrik te hebben van die langere trucks'. Lobbyclubs sluiten meestal af met een duidelijke politieke boodschap. Maar - ere wie ere toekomt - de manager EU Affairs van IKEA, Katarina Maaskant, tekende dit keer voor het slotpleidooi. Daarbij heeft ze de Europese beleidsmakers en de sectorverantwoordelijken van alle modaliteiten opgeroepen om hun egestellingen te verlaten. 'Het Europees debat over eco-liners blijft te lang steken in oneliners. Toegegeven, de ecocombi's zijn geen wonderoplossing. Maar de kansen van dat concept zijn zoals laaghangende stukken fruit. Het lijkt me zonde om die niet te grijpen.' Het EMS Forum verenigt een groep van allianties van expediteurs, logistiek dienstverleners, verladers en voertuigproducenten. Zo zijn onder meer verladersclub EVO, de transportiefederatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) en diens Belgische equivalent SAV aangesloten bij het lobbyorgaan.

Transport.nl