

'De LZV spreidt zich als een olievlek uit over Europa'

Gepubliceerd 29-sep-21 17:50 door [Caroline De Cristofaro](#)

Met de ondertekening van het Nederlands-Duitse LZV-convenant is grensoverschrijdend vervoer met lange, zware vrachtautocombinaties (LZV's) formeel toegestaan. 'Een belangrijk succes', zegt Ambro Smit, die namens Transport en Logistiek Nederland (TLN) betrokken was bij de lobby voor het akkoord.

Waarom is een dergelijk convenant nodig?

In de Europese vervoersrichtlijn zijn de regels en eisen op het gebied van afmetingen en gewichten vastgelegd. Grensoverschrijdend vervoer met LZV's is daarin helaas niet geregeld. Wel staat Brussel landen toe om binnen hun eigen grenzen transport met grote en zware combinaties mogelijk te maken. Bovendien kunnen buurlanden die allebei LZV-transport toestaan, onderling afspraken maken over het grensoverschrijdende vervoer ermee. Dat hebben Nederland en Duitsland nu bilateraal geregeld.

Toch waren er al Nederlandse bedrijven die met LZV's naar Duitsland reden.

Veel Nederlandse bedrijven hadden hun zaakjes inderdaad al goed op orde voor het LZV-transport naar Duitsland, maar formeel mochten zij de grens niet passeren zonder af en weer aan te koppelen. Dat is in de beginjaren als noodoplossing bedacht.

Hoeveel Nederlandse LZV's rijden op Duitsland?

Dat zijn er iedere dag zeker vijftig.

Wat verandert er nu concreet voor die bedrijven?

De concrete verandering is dat het nu officieel is toegestaan om de grens te passeren met een LZV. Je hoorde er de laatste tijd weinig meer over, maar er is een periode geweest dat Nederlandse LZV's in Duitsland werden aangehouden terwijl ze alle papieren in orde hadden en voldeden aan alle door de Duitsers gestelde eisen. Toch maakte de Duitse politie er een probleem van dat ze niet konden aantonen dat ze af en aan hadden gekoppeld aan de grens. Die poppenkast is nu voorbij.

In Duitsland geldt een gewichtslimiet van 40 ton, terwijl in Nederland 60 ton is toegestaan. Biedt de LZV in Duitsland wel soelaas?

De ondernemers die nu met LZV's in Duitsland rijden, vervoeren vooral bloemen en planten. Zij kunnen het volume goed gebruiken, mits ze onder de 40 ton blijven. Voor andere transportsegmenten is de Duitse gewichtslimiet inderdaad een beperkende factor en dat zal voorlopig ook zo blijven. Duitsland is wat dat betreft een moeilijk land. Ik adviseer ook niemand om met een zwaardere LZV door Duitsland te gaan rijden, want er wordt daar behoorlijk gecontroleerd.

TLN voerde al lange tijd een lobby voor dit akkoord. Wat waren daarin hete hangijzers?

We hebben in Nederland sinds 2014 LZV-wetgeving. Duitsland volgde in 2017 en vanaf dat moment zijn wij bezig geweest om grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken. De Duitse verkeersminister zei destijds ook dat de volgende stap het transport over de grens moest worden, maar toch kwam een bilaterale overeenkomst niet snel van de grond. De Duitsers zagen dat er in Nederland al veel LZV's rondreden, waardoor ze toch wat huiverig waren. Ook de maximale gewichten waren een punt van zorg. Wij zijn toen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in Nederland om de tafel gegaan en hebben ervoor gepleit dat dit geregeld zou worden. Toen is het balletje gaan rollen.

Hoe zit het met de andere eisen?

De Duitse regelgeving is een stuk strenger dan de Nederlandse als het gaat om voertuigeisen, zoals de draaicirkel. Een ander punt is de opleiding voor de chauffeurs. In Nederland hebben truckers een LZV-certificaat nodig, maar dat is niet geaccepteerd in Duitsland, terwijl de opleidingseisen er lager liggen dan in ons land. Nederlandse chauffeurs kunnen daardoor over het algemeen zonder veel problemen het Duitse certificaat behalen, maar omgekeerd is dat minder eenvoudig. De opleidingseisen zijn het grote knelpunt voor Duitse LZV-chauffeurs die naar Nederland willen.

Waarom zijn die regels niet gelijkgetrokken?

Dat zou het proces verder vertraagd hebben. Daarom accepteren we voor nu dat je in beide landen aan de daar geldende eisen moet voldoen. De volgende stap is dan om de eisen wat meer naar elkaar toe te brengen. Dat geldt ook voor andere landen, want overal zijn de regels net weer wat anders. Hopelijk kan dit op termijn Europees geregeld worden in een nieuwe vervoersrichtlijn.

Rijden we straks in heel Europa met de LZV?

Het is een olievlek die zich uitspreidt. Inmiddels rijden in Nederland naar schatting ongeveer drieduizend LZV's rond. We konden al naar België en nu ook naar Duitsland. Daarmee komt ook de weg naar Denemarken en naar Tsjechië open te liggen, want ook die landen voeren gesprekken met de Duitsers. Het VK wil dit jaar nog een pilot gaan doen met LZV's, wat gezien het chauffeurstekort daar een verstandige stap is. Toegang tot heel Europa is wel ons

streven, maar het blijft lastig. Zo zijn de Alpenlanden nog niet enthousiast. Daar is nog heel wat werk te verzetten.

Bron: Nieuwsblad Transport

Tags : Duitsland, IZV, IZV-convenant, Talking-Logistics, Tln