



**Datum**  
9 maart 2022

**Opgesteld door**  
Bescherming persoonlijke levenssfeer

Aan  
Van  
Europese Commissie  
Bescherming persoonlijke levenssfeer

## Memo

Openbare raadpleging over de herziening van Richtlijn 96/53/EG inzake gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen – Reactie Nederlandse overheid

### Inleiding

Vanuit het perspectief voor en na 1996, beschouwt Nederland de richtlijn 96/53/EC als een succes dankzij het bevorderen van het vrije verkeer van goederen, de verkeersveiligheid en rondom arbeidsvoorwaarden voor de chauffeur. Echter, we vinden het gepast dat deze richtlijn nu herzien wordt, gezien de enorme uitdagingen die ons te wachten staan.

Leidde de richtlijn in eerste instantie tot harmonisatie van afmetingen en gewichten, is er in de afgelopen 26 jaar gaandeweg toch weer een grotere verscheidenheid in afmetingen en gewichten ontstaan tussen de lidstaten. Moeizame regulatie, samen met weinig greep op wat voor voertuigen er op onze infra rijdt, heeft gezorgd voor veel versnipperd beleid binnen Europa wat het niet gemakkelijker maakt voor ondernemingen die de grenzen oversteken. Met name in het zwaardere segment (High Capacity Vehicles en exceptioneel transport) is het grensoverschrijdend verkeer onvoldoende geregeld. Ten aanzien van level playing field en bescherming infrastructuur biedt de 96/53 weinig aan overheden om hierin goed te kunnen functioneren. Een aanpassing lijkt aldus gepast.

Er blijft een blijvende noodzaak tot productiviteitsverhoging in het grensoverschrijdend vervoer. COVID-19 heeft laten zien dat vervoer behoort tot de basisinfrastructuur van een samenleving. Het functionerend transportsysteem ligt echter onder druk door groeiend chauffeurstekort. Vervolgens, doordat sommige landen vasthouden aan een maximumvoertuiggewicht van 40T wordt veel meer diesel gebruikt. Beleid rondom afmetingen moet daardoor opnieuw bestudeerd worden, rekening houdend met de wensen van alle lidstaten. Tenslotte zullen de veranderingen rondom zero-emissie voertuigen de komende jaren de sector veranderen. De betrokken richtlijnen moeten aldus een reflectie zijn van deze veranderingen, en deze omwenteling dusdanig faciliteren.

In consultatie met onze uitvoeringsorganisaties RDW (Dienst Wegverkeer) en Rijkswaterstaat hebben we hiermee de volgende reactie opgesteld voor deze consultatie. We stellen dat aandacht gegeven moet worden aan bovenstaande uitdagingen. Daarom verlenen we hierbij enkele aanbevelingen rondom

afmetingen, en de mogelijkheid van EMS1 voertuigen Europees vast te leggen, die ook passen bij de uitgezette survey door de Europese Commissie.

**Datum**  
18 juli 2022

## **Afmetingen en Gewichten**

Nederland is voorstander van het voorstel om het maximaal toegestaan voertuiggewicht grensoverschrijdend vervoer van 40 ton naar 44 ton voor regulier transport te verhogen. Aangezien Nederland reeds 50 ton toelaat, lijkt het voor ons gepast om hier een goede vorm van ambitie te vertonen gezien de bovenstaande uitdagingen. Verder ziet het graag een verhoging naar 48 ton voor de inzet van vrachtoertuigen in gecombineerd transport.

Verder erkent Nederland de mogelijkheden rondom het verruimen van de maximaal toegestane voertuiglengte. Nederland stelt daardoor een ander perspectief voor dat verdere discussie vereist. Hier zou binnen Europa 25.25m voor de gehele vrachtautocombinatie en 14.90m voor de trailer mogelijk gemaakt kunnen worden. Landen zouden echter individueel kunnen afwijken van deze afspraak en op eigen grondgebied de maximale voertuiglengte van 18.75m en trailerlengte 13.60m handhaven indien dat hun voorkeur kent. Deze subtiele wijziging ten opzichte van de huidige regelgeving zou de dynamiek van het afmetingsbeleid kunnen veranderen en zorgt voor meer flexibiliteit voor de nationale overheden.

Overbelading blijft de grootste zorg kennen in Nederland, aangezien dit zorgt voor een enorme belasting voor de weginfrastructuur in alle landen en een ongelijk speelveld. Beter handhaving hierrond moet een prioriteit zijn van alle lidstaten, en dus ook van de Commissie. Weight in Motion-systemen, intelligente toegang en verplichte informatie in de cabine voor chauffeurs zijn allemaal mogelijkheden die verder uitgewerkt kunnen worden de komende jaren. Het leggen van een basis in de regelgeving voor zulke systemen moet een prioriteit kennen. Vanuit Nederland vragen we hier graag aandacht voor.

Tenslotte gaan we vanuit Nederland graag in gesprek met andere lidstaten over de uitwerking van deze voorstellen rondom afmetingen en gewichten, rekening houdend met de voorkeuren van andere lidstaten rondom configuratie van het voertuig, waaronder aslasten, en hun zorgen rondom de belasting van de weginfrastructuur.

## **EMS1 voertuigen**

De mogelijkheden voor Langere en Zwaardere voertuigen (LZVs) – in Europese kringen beter gekend als European Modular Systems (EMS1), vrachtwagens tot 25.25m – zouden naar ons inzien gereguleerd moeten worden op Europees niveau. In Nederland geloven we dat EMS vervoer kan bijdragen tot een verhoogde competitiviteit, aan modal shift, verlaagde CO2 emissies vanwege minder ritten, en kan een (gedeeltelijke) oplossing bieden voor het huidige tekort aan chauffeurs.

Dit standpunt wordt gedeeld door nationale brancheorganisaties en verschillende lidstaten. LZV verkeer binnen Nederland is geregeld op basis van Directive 96/53, en vervolgens uitgewerkt in Beleidsregel Keuring en Ontheffingsverlening LZV van de RDW. Transport bedrijven kunnen een jaarlijkse ontheffing ontvangen, waardoor een LZV op een deel van het (voornamelijk) hoofdwegennet mag rijden. Over dit vrijgegeven wegennet is uitvoerig nagedacht door de RDW.

**Datum**  
18 juli 2022

Nederland heeft recentelijk een bilateraal verdrag met Duitsland (2021) gesloten over grensoverschrijdend verkeer tussen deze twee lidstaten, en heeft al langer een verdrag binnen de Benelux over LZV verkeer. Echter, de voordelen voor Europese regelgeving zijn veel groter dan die voor bilateraal vervoer, om zo multimodaal vervoer een betere kans te geven, dus kent een Europees akkoord onze voorkeur.

Gezien Nederland reeds 60 ton toelaat bij EMS1 voertuigen, vormt het gewicht in principe geen hindernis. Wel vragen we om rekening te houden met nationale wetgeving rond aslasten en de lengte van de opleggers.

Een mogelijk knelpunt voor EMS grensoverschrijdend verkeer blijft vakbekwaamheid, en erkende certificaten hierover. CBR erkent wel Belgische certificaten van vakbekwaamheid, maar niet die van Duitsland. Chauffeurs moeten bij grensoverschrijdend vervoer tussen DUI en NL aldus beschikken over certificaten van beide landen. Onze voorkeur zou een Europese Standaard zijn dat vakbekwaamheid standaardiseert, maar we erkennen dat dit niet zomaar ontwikkeld kan worden en niet binnen deze richtlijn past.

Verder zal dan ook gekeken moeten worden naar verdere harmonisatie omtrent eventuele extra eisen die gesteld worden aan deze voertuigen. Denk hierbij aan zaken als bestreken baan van een dergelijk combinaties, eisen rondom zichtbaarheid, etc. Hierover horen we graag meer concrete voorstellen van de Commissie.

Begin dit jaar heeft Nederland steun verleend aan het Deense voorstel binnen "*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*" om het gebruik van EMS1 voertuigen toe te laten op het Europese TEN-T netwerk.

Het TEN-T wegennetwerk zou beschouwd moeten worden als het centrale wegennetwerk van Europa, waar goederenvervoer voornamelijk gebruik van maakt. Het Deense voorstel moedigt aan om de TEN-T infrastructuur zo te verstevigen dat EMS voertuigen hier overal op kunnen rijden. Verdere analyse en investeringen zullen hiervoor nodig zijn, maar dit kan beschouwd worden als een beginpunt.

### **Conclusie**

De herziening van Directive 96/53 biedt een volgende kans om de bestaande uitdagingen aan te pakken. De uitbreiding van bilaterale verdragen zal op langere

termijn voor meer problemen zorgen dan oplossingen bieden. Een akkoord op Europees niveau zou aldus meer gepast zijn.

**Datum**  
18 juli 2022