

Tweede proef met lange en zware voertuigen

LZV komt dichterbij

In vervoerend Nederland overheerst een overwegend optimistische stemming over de tweede proef met lange en zware voertuigen (LZV's). TTM vroeg aan vier nieuwe deelnemers aan de proef, welke voordelen ze denken te behalen en welke inzet er beoogd wordt. Uit de reacties komt zonneklaar naar voren dat er kostenbesparingen te behalen zijn, terwijl ook het milieu wordt ontzien. Verrassend is dat de LZV in meerdere combinaties kan fungeren, wat garandeert, dat er sprake is van een breed toepassingsgebied. TTM beschrijft vier voorbeelden van hoe een LZV in de praktijk kan functioneren.

Twee assen

Van Gansewinkel zal in eerste instantie een LZV inzetten met een twee-assige oplegger. Het hier getoonde prototype heeft nog een drie-assige oplegger.



Tien trajecten voor Van Gansewinkel

Afvalvervoerder Van Gansewinkel in Eindhoven heeft grootse plannen met de nieuwe LZV-proef. Niet minder dan tien over het hele land verspreide trajecten heeft de afvalverwerker op het oog om een lange en zware combinatie op te laten rijden. "Wij willen met de lange en zware combinaties afzetcontainers vervoeren over verschillende trajecten", aldus Edwin Vermue, projectmedewerker van Van Gansewinkel. Het bedrijf is voornamelijk actief in afvaldienstverlening met als zwaartepunt de Benelux. Voor niet minder dan tien routes, verspreid over Nederland, heeft het bedrijf ontheffingsaanvragen lopen. "Het is de bedoeling dat we uiteindelijk drie van die combinaties in gaan zetten, maar we beginnen met één combinatie.

Ze gaan voornamelijk rijden met afzetcontainers tussen overslagpunten en afvalverwerkende bedrijven", legt Vermue uit. Hij voorziet een reductie van het aantal ritten en een bijdrage aan de congestievermindering op de wegen. De afzetcontainers zijn in de regel geladen met bruin- en witgoed, vlakglas en wellicht in de nabije toekomst met nog andere producten. Bij het ontwerp is er rekening mee gehouden dat alle containers die Van Gansewinkel gebruikt, 'passen' binnen de ruim 25 meter lengte van een LZV-combinatie. De bakwagens die Van Gansewinkel gaat gebruiken worden een drie-assige DAF CF met twee aangedreven assen en een 430 pk motor. Bakwagens, dolly en trailer zijn voorzien van EBS en van schijfremmen.

"We gaan een groep chauffeurs opleiden die hiermee mag rijden. We denken aan twee, misschien wel drie chauffeurs per combinatie. Daardoor blijft de inzet van de combinaties optimaal. We streven ernaar dat we 24 uur per dag de weg op kunnen met meerdere lange en zware combinaties", aldus Vermue. Van Gansewinkel is ook in andere landen actief. Bovendien voert het tot van Gansewinkel behorende transportbedrijf Hoogers grensoverschrijdende transporten uit. Vermue voorziet niet dat de LZV binnen afzienbare tijd de grens over mag, maar ook hij is van mening dat dergelijk vervoer de productiviteit van de LZV wel flink ten goede zou komen. ■

Transportbedrijf Van de Scheur, Apeldoorn:

“Vooral besparingen in loonkosten”

Distributie door de hele Benelux, regelmatige routes op Scandinavië en warehousing op de thuisbasis in Apeldoorn zijn de drie voornaamste activiteiten van transportbedrijf Henk van de Scheur in Apeldoorn, een van de deelnemers aan de LZV-proef. De activiteiten in Scandinavië betreffen voornamelijk ritten van en naar Noorwegen. En hoewel Van de Scheur in eerste instantie binnen Nederland voordelen wil behalen met een lang en zwaar voertuig, hoopt hij toch dat er een moment komt dat hij door Duitsland mag en op die manier Zweden kan bereiken. “Dan wordt het pas echt interessant”, stelt hij. Van de Scheur stelt zich voor dat Duitsland een ontheffing verleent voor een route die Nederland met Denemarken verbindt. Hij voorziet in Scandinavië geen problemen. “Ook in Denemarken zal ontheffing nodig zijn, maar daar is men ten minste vertrouwd

met het concept, en in Zweden is zo'n LZV de gewoonste zaak van de wereld.” Voordat het zo ver is, laat Van de Scheur een Scania 340 bakwagen rijden met een dolly en een oplegger. “Compleet rijden naar Roosendaal, daar afkoppelen en dan in de regio verder distribueren met de bakwagen. Echt grote besparingen zitten dan vooral in de loonkosten, maar het is zonneklaar dat de voertuigkosten wat oplopen. Met zo'n proef kunnen we precies bekijken hoe zich dat ontwikkelt.”

In tegenstelling tot de meeste bedrijven die aan deze tweede proef deelnemen, veroorlooft Van de Scheur zich nauwelijks extra investeringen. “We hebben bij Pacton een dolly besteld, maar een drie-assige bakwagen hebben we al, en opleggers hebben we ook. We hoeven hooguit wat koppelingen te verzwaren en dan gaan we wat ons betreft de weg op.” ■



Buitenland

H. van de Scheur ziet perspectief voor het distributiewerk naar Zuid-Nederland, maar een LZV kan pas echt tot zijn recht komen op routes naar bijvoorbeeld Scandinavië.

Bolk, CTT Twente

“Pendeldienst met Rotterdam”

Ook de managers van Neerlands oudste inland containerterminal, aan het Hengelse Twentekanaal, hebben plannen met lange en zware voertuigen. Deze containerterminal kent een drietal aandeelhouders, waaronder transportbedrijf Bolk. Dat bedrijf levert ook de mensen die op de terminal de gang van zaken coördineren. “Grote verladere en een achterland met een fikse omvang

zijn de ingrediënten die een terminal als deze succesvol maken”, zegt Gerco Linthorst van CTT Twente. Hij en zijn collega R. Koenis zeggen dat de terminal langzaam maar zeker de functie krijgt van een hub voor het wegvervoer. “Zeker met de grotere hoeveelheden lading is binnenvaart betrouwbaarder dan wegvervoer. En goedkoper. Op de kortere afstand is de truck natuurlijk onver-

slaanbaar, maar op langere afstanden neemt de onzekerheid van het tijdstip van aankomst toe. Zo hebben beide systemen voordelen en ben je als intermediaal vervoerder eigenlijk gedwongen om een totaalpakket aan te bieden”, aldus Linthorst. Hij schat het aantal afvaarten vanaf de terminal op vijf per week, maar soms, zegt hij, “arriveren hier drie schepen op een dag.”

Linthorst en Koenis schatten dat ze twintig procent van de containers bestemd voor Twente per truck uit Rotterdam ophalen. “Wanneer we dat op een efficiëntere manier zouden kunnen doen, dan is dat mooi meegenomen”, zegt Koenis. “Rijden met een LZV maakt het vervoer schoner en goedkoper.” Bolk heeft twee Volvo's FH 12.460 besteld. Dit zijn bakwagens met een negen tons vooras waaraan een twee-assige dolly wordt gekoppeld die door Pacton geleverd wordt. De dolly-assen hebben een laadvermogen van elk negen ton. Ze staan op 385/55 banden van Goodyear. Op de dolly wordt een normale oplegger gekoppeld waardoor er een laadvermogen van circa veertig ton ontstaat. Bolk heeft voor drie routes ontheffing aangevraagd. “We hebben in Twente wel ruimte, maar bij de Waalhaven willen we voor de zekerheid nog even proefrijden om te zien of alles wel kan zoals we willen.” ■



Volume

G. Linthorst (l) en R. Koenis van Combi Terminal Twente stellen dat een terminal slechts succesvol kan zijn als er sprake is van gegarandeerd volume.



Brink, Hardenberg

“Er kan behoorlijk wat gewonnen worden”

Familiebedrijf Brink uit Hardenberg is gevestigd naast de grootste werkgever van die plaats, Wavin. Deze producent van kunststoffen is voornamelijk bekend door zijn plastic buizen en vuilniszakken, maar het bedrijf maakt ook folie, kratten en leidingsystemen. Al sinds jaar en dag vult Brink een groot deel van de vervoersbehoefte in van Wavin. Een van de ondernemingen binnen de groep waartoe Wavin behoort is Schinkel Schouten, een groothandel in elektrotechnische onderdelen. De landelijke distributie van onderdelen laat Schinkel Schouten uitvoeren door meerdere distributeurs, verspreid over het land. Het bevoorraden van die distributeurs wil-

len Schinkel Schouten en Brink 's nachts uitvoeren met een lange combinatie, in dit geval een bakwagen met daaraan gekoppeld twee middenasaanhangers. “De distributie in de regio Noord nemen wij dan voor onze rekening”, aldus H. Brink.

Routes
De lange combinaties hebben een lengte van net geen 25 meter en een totaalgewicht van iets meer dan 46 ton. Brink heeft met TLN de routes uitgestippeld. “Daarover is nog geen definitief akkoord, maar grote bezwaren zijn niet gebleken”, aldus Brink. “Het is voornamelijk een kwestie van ambtelijke pro-

cedures bij gemeente en Rijkswaterstaat die bepalen wanneer de combinatie daadwerkelijk de weg op mag.”

Op de middenasaanhangers staan wissellaadbakken die overdag geladen worden, Brink zet een DAF CF bakwagen in met 310 pk om de combi's naar Drunen en naar Bodegraven te rijden. Het gaat Brink wat te ver om te stellen dat er gemakkelijk een productiviteitsverbetering van vijftig procent kan worden behaald. “In principe klopt die vijftig procent wel, maar er staat nogal wat tegenover. We maken natuurlijk extra kosten voor ontwikkeling van de lange combinatie. Er moeten chauffeurs opgeleid worden. Ritten met een LZV duren wat langer, met name in de voorbereiding. Ik ga er vanuit dat de trucks die rijden meer brandstof gaan verbruiken en dat de levensduur door de zwaardere belasting wordt beperkt. Er is dus geen sprake van een 1 op 1 besparing. Maar dat er behoorlijk wat gewonnen kan worden, staat voor mij vast. Dan moet het overigens niet zo zijn dat we na de proef de zaak kunnen ontmantelen omdat het dan ineens niet meer mag.” Brink vertrouwt er echter op dat de politiek niet dwars gaat liggen. “Natuurlijk hebben ze regels gemaakt om veilig transport te garanderen. Dat is logisch. Het is dan ook beter om tijdens de proef streng te zijn, dat vergroot de kans dat we straks een lange combinatie de gewoonste zaak van de wereld vinden.” ■

Bundelen

Brink transportbedrijf uit Hardenberg wil distribueren bundelen met behulp van een bakwagen met twee middenasaanhangers.

Eerste LZV eind mei de weg op

Kort na het verschijnen van deze editie van **Truck & Transport Management** gaat de eerste lange en zware combinatie van de tweede proef de weg op, dat is althans de verwachting van TLN. Intussen laat Containervervoerder Overdevest uit Leidschendam zijn combinatie van de eerste proef doorrijden in het tijdsbestek van proef

nummer twee. Deelnemers aan de proef konden tot eind april ontheffingen aanvragen voor de aangevraagde routes, inclusief twee routes waar examens afgenomen worden voor de chauffeurs van deze lange en zware combinaties. Opleidingscentrum VTL is niet de enige instantie die de opleiding verzorgt. Rijscholen

kunnen de opleiding eveneens verzorgen, maar het examen wordt afgenomen onder toezicht van iemand van de opleider voor het chauffeursdiploma CCV. Overigens worden de examens afgenomen met de auto waarmee de chauffeur uiteindelijk de weg op gaat. ■