

APK keuren in het buitenland

www.trta.nl

Positon paper (wederzijds) APK keuren in het buitenland:

Voor de transportsector zijn tegenaan van klimaatverandering en CO²-reductie grote uitdagingen, waaraan TRTA graag wil bijdragen met concrete oplossingen.

In deze position paper beschrijven wij hoe de mogelijkheid tot het uitvoeren van de verplichte jaarlijkse APK-keuring dicht bij de locatie waar trailers zich ten tijde van de keuring bevinden een aanzienlijke milieuwinst en kostenbesparing kan opleveren. Een van de beoogde resultaten is een grotere flexibiliteit die zal leiden tot een drastische reductie van lege kilometers en minder trailers en derhalve minder CO² emissies door transport. Door de huidige regels worden trailereigenaren gedwongen om veel lege kilometers te maken naar een keuringslocatie in het land waar de trailer geregistreerd is en vice-versa. Hiermee zijn in Nederland op jaarbasis 14.551.200 onnodige wegekilometers, equivalent 6.170.000 kilogram CO² te vermijden. Vanzelfsprekend is de economische winst in gelijke orde grootte. Om die reden is het wenselijk om APK keuring van Nederlandse trailers in andere Europese landen mogelijk te maken en vice versa. Het wederzijds toestaan van een inspectie (APK) op basis van Europese regels en de mogelijkheid om dit over nationale grenzen uit te laten voeren heeft voor TRTA een hoge prioriteit, wij willen aantonen dat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van ambitieuze doelen voor reductie van CO² emissies.

Probleemstelling:

Trailers dienen gekeurd te worden in het land van registratie om te voldoen aan de wettelijke verplichte jaarlijkse keuring. Het is bijna ondoenlijk om de logistiek zodanig in te richten dat een trailer op het juiste tijdstip terug is in het land van registratie voor de keuring. Trailers moeten meestal speciaal daarvoor naar het land van registratie teruggehaald worden en dit gebeurt veelal zonder lading (vracht). Dit veroorzaakt veel onnodige kilometers en een onnodige toename in CO² uitstoot, congestie en kosten

Doelstelling:

Het reduceren van CO² uitstoot, congestie en kosten en te blijven voldoen aan de wettelijke APK-verplichting



De ideale situatie:

De meest ideale situatie is uiteraard dat alle Europese voertuigen in willekeurig welk land in geheel Europa gekeurd kunnen en mogen worden, ongeacht het land van registratie.

De grootste uitdaging zit hem echter in de trailers. Omdat trailers afgekoppeld worden en door geheel Europa worden ingezet, staan deze zeer frequent in landen buiten het land van registratie. Omdat trailers alleen maar verplaatst kunnen worden met een trekker, is de impact op de CO₂ uitstoot, de extra kosten en extra congestie groot. Bij trekkers is dit probleem minder groot, omdat de trekker en de chauffeur een vaste combinatie vormen. Trekkers komen daardoor regelmatig in het land van registratie, ook gezien regels voor chauffeurs (EU Mobility Package 2020). Het aantal lege kilometers om de trekker tijdig naar het land van registratie te krijgen voor de keuring, zal veel minder zijn. De industrie en het milieu hebben de meeste baat bij een trailerkeuring door geheel Europa, ongeacht het land van registratie. Met dat einddoel voor ogen willen wij graag een proef draaien met het keuren van Nederlands geregistreerde trailers in andere Europese lidstaten.

Dit voorstel wordt ondersteund door:

- Technical Road Transport Association (TRTA)
- European Transport Board (ETB)
- DSV
- TIP Trailer Services
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)

Contactpersonen:

TRTA: Rogier Laan r.laan@trta.nl / +31622948474



Bijlage

Wat is een trailer (oplegger):

Een trailer is een aanhangwagen die geen eigen vooras heeft en waarvan dus een belangrijk deel van het gewicht op het trekkende voertuig (trekker of truck) rust. De trailer wordt door middel van een kingpin op de koppelschotel van de trekker, gelegd, of te wel aangekoppeld. Men spreekt dan van een trekker-trailer of trekker-oplegger combinatie. Een trekker kan zelfstandig, met een chauffeur, rijden maar een trailer niet. Derhalve wordt er ook wel gesproken over trekkende eenheden (trekkers) en getrokken eenheden (trailer/oplegger). Een trailer en een oplegger zijn hetzelfde.

Een trekker kan met iedere trailer rijden, zodat de chauffeur van de trekker niet op het laden of lossen hoeft te wachten. Trailers zijn er in verschillende uitvoeringen, afhankelijk van het gebruiksdoel. Een trailer is een zeer universeel en uitwisselbaar voertuig, een groot deel van de Nederlandse trailervloot wordt ingezet in een combinatie van nationaal en internationaal transport. Een aanzienlijk deel van de vloot beweegt zich door Europa en zelfs daarbuiten.

Trailers zijn er in verschillende uitvoeringen, afhankelijk van het gebruiksdoel.



Het gebruik van een trailer:

In het wegvervoer overheersen trailers, ten opzichte van vaste combinaties, vanwege hun flexibiliteit. De trailers kunnen snel aan- en afgekoppeld worden, waardoor ze kunnen worden gerangeerd voor het laden, lossen en vervoeren van goederen over de weg. Er zijn ook trailers die geschikt zijn voor het gecombineerd vervoer van goederen over de weg, het water en het spoor.

Wanneer een trekker defect raakt, kan er een andere trekker voor de trailer geplaatst worden, zodat de lading in de trailer kan blijven. Een trailer is uitgerust met steunpoten, zodat de trekker losgekoppeld kan worden van de trailer.

Een trailer is uitgerust met een remsysteem, aangestuurd door de trekker, op basis van een luchtdruksysteem en wordt ondersteund door een EBS module (Electronic Braking System). De EBS module is een soort "black box" waar gegevens in worden opgeslagen, zoals onder andere rijgedrag en aantal gereden kilometers.

Meer dan 75% van alle goederen die over land worden vervoerd (EAMA & Roland Berger), gebeurt met een trailer.

In de EU zijn ongeveer 1,8 miljoen trailers en 670.000 aanhangwagens geregistreerd. De jaarlijkse productie van nieuwe trailers is ongeveer 180.000.



Wat zijn de Europese keuringseisen:

De Algemene Periodieke Keuring (APK) is een in Europa wettelijk verplichte keuring voor voertuigen. De keuring heeft als doel de verkeersveiligheid te verhogen en het milieu te beschermen. Alle landen moeten voldoen aan de Europese APK richtlijn 2014/45/EU. Hierin staan de minimale eisen beschreven. Landen mogen hogere eisen stellen dan dat minimum. Daarnaast kan het zijn dat sommige landen de minimale eisen verschillend beoordelen/testen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de methode van remmen en het repareren van een chassis.

APK eisen in Nederland:

De Nederlandse eisen voor aanhangers en trailers zijn identiek. Er wordt gecontroleerd en gekeurd op 11 hoofdpunten, te weten:

- Algemeen
- Algemene bouwwijze van het voertuig
- Afmetingen en massa's
- Brandstofsysteemen (alléén voor geconditioneerde voertuigen)
- Assen
- Ophanging
- Stuurinrichting (alléén voor gestuurde voertuigen)
- Reminrichting
- Carrosserie
- Lichten, lichtsignalen en retro reflecterende voorzieningen
- Verbinding trekkend motorvoertuig en aanhangwagen

APK eisen vergelijk verschillende voertuigen:

In tegenstelling tot de keuringseisen voor aanhangers en trailers, zijn de keuringen voor gemotoriseerde voertuigen uitgebreider. Naast de 11 keuringseisen voor aanhangers en trailers, ligt de focus voor de zware bedrijfswagens voornamelijk op:

- Motor en brandstofsysteemen, waarbij het geluid en milieu een zeer belangrijke positie inneemt
- Krachtoverbrenging
- Diversen, zoals geluidssignaalinrichtingen

Wat is de structuur van een APK in Europese landen:

In de meeste lidstaten zijn officiële instanties aangewezen voor het uitvoeren van de periodieke keuringen. In Duitsland zijn dat DEKRA en TUV, in België is dat o.a. GOCA. Nederland kent een structuur waarbij bedrijven zelf APK keuringen mogen uitvoeren. Deze bedrijven en ook de APK keurmeesters moeten voldoen aan zeer strenge eisen. De RDW houdt steekproeven om de kwaliteit van de APK keuringen op peil te houden. Worden tijdens de steekproef ernstige gebreken geconstateerd dan kan dit leiden tot extra controle op het bedrijf en keurmeester en evt. kan de APK bevoegdheid worden ingetrokken

Toekomst van de APK:

Voertuigen worden steeds intelligenter. Het oorspronkelijk enkel mechanische voertuig evolueert naar een computergestuurde machine die in staat is zichzelf te bedienen, zichzelf te controleren en te communiceren met zijn omgeving.

Dit biedt in de toekomst vele mogelijkheden om het voertuig te monitoren. Waar een voertuig nu periodiek naar een werkplaats gebracht dient te worden voor de keuring op bepaalde veiligheids- en milieuaspecten, kan het voertuig in de toekomst haar staat zelf en continu communiceren naar ieder gewenst platform. Dit wordt ook wel "Life-time Compliance" genoemd. Ook "over the air updates" van software valt hier onder. Deze ontwikkelingen zijn volop in gang. De verwachting is dat ze grote invloed zullen hebben op de periodieke keuring.



CO₂-, congestie- en kostenimpact:

Wij hebben dit vanaf 4 invalshoeken bekeken en berekend, zijnde:

- DSV; één van de grootste logistieke dienstverleners in Europa
- Technical Road Transport Association (TRTA); grootste vereniging van trailer gebruikers in Nederland
- European Transport Board (ETB); groep van grootste trailer gebruikers in Europa
- Op basis van deze onderzoeken, een simulatie van de impact op alle trailers in Nederland en Europa

De uitgangspunten zijn:

- De CO₂ uitstoot is 424 gram per ton/kilometer (bij een leeg gewicht van gemiddeld 7 ton (CO₂ uitstoot in gr/km: $13.25 * \text{gewicht (ton)} + 1.325 * \text{vermogen (kW)}$). De factor wordt dan 0,424 vermenigvuldigd met het aantal lege kilometers
- Indien er ook nog gebruik wordt gemaakt van de boot, komt er een extra factor bovenop van 77% in verband met de uitstoot van de boot
- Voor congestiedoeleinden is de ingenomen ruimte 40m per combinatie

DSV heeft een Europese trailervloot van 8.300 eenheden, waarvan 33% in Nederland en het resterende gedeelte in Denemarken en Zweden is geregistreerd. Sinds 2013 is de trailervloot meer dan verdubbeld. Om ervoor zorg te dragen dat de trailers tijdig gekeurd worden, moet DSV de trailers terugbrengen naar het land van registratie. Omdat de Europese keuringsnormen gelijk zijn, zijn de verschillen van de keuring zelf, per land, zeer gering. Voor DSV heeft dat het volgende tot gevolg:

- 653.609 wegkilometers zonder vracht of lading, uitsluitend voor tijdige keuring
- 4.584 extra uren op de boot c.q. ferry's
- Extra CO₂ impact **490.000kg**
- Extra congestie **129km**

De leden van de TRTA hebben gezamenlijk 50.000 trailers en uit het ledenonderzoek is het volgende gebleken:

- 5.160.000 wegkilometers zonder vracht of lading, uitsluitend voor tijdige keuring
- Extra CO₂ impact **2.200.000kg**
- Extra congestie **600km**

De ETB heeft in 2007 een onderzoek onder haar leden uitgevoerd. Hieruit is het volgende gebleken:

- 2.190.000 wegkilometers zonder vracht of lading, uitsluitend voor tijdige keuring
- Extra CO₂ impact **928.000kg**
- Extra congestie **219km**

Indien wij de berekeningen simuleren op het Nederlandse- & Europese trailerpark, dan is de impact als volgt:

- Aantal geregistreerde trailers in Nederland, ongeveer 141.000
- 14.551.200 wegkilometers zonder vracht of lading, uitsluitend voor tijdige keuring
- Extra CO₂ impact **6.170.000kg**
- Extra congestie **1.692km**

En voor Europa (exclusief Verenigd Koninkrijk):

- Aantal geregistreerde trailers in Europa, ongeveer 1.836.000
- 189.475.200 wegkilometers zonder vracht of lading, uitsluitend voor tijdige keuring
- Extra CO₂ impact **80.330.000kg**
- Extra congestie **22.032km**

