

Gecombineerd vervoer in greep EU-richtlijnen

Ralf-Charley Schultze (UIRR): "Teruggrijpen naar oude richtlijn

gevaar voor identiteit sector"

Het is nog niet duidelijk of de herziene richtlijn Gecombineerd Vervoer er doorkomt. De oude richtlijn uit 1992 zou dan blijven gelden. "Dat is een gevaar voor het wetgevend kader en de identiteit van de sector", zegt Ralf-Charley Schultze, director van UIRR.

TEKST: KOEN HEINEN

De definitieve cijfers voor het gecombineerd vervoer (GV) in Europa in 2025 zijn nog niet bekend maar

Ralf-Charley Schultze van UIRR verwacht geen grote stijging, noch een grote daling. Hij voorspelt een stagnering van de volumes. "De grote oorzaak van die stagnering is de sanering van het Duitse spoornet. In een periode van vijf jaar vinden veertig grote werken plaats met telkens een sluiting van de betrokken spoorlijn voor zes maanden. Daardoor hebben klanten niet meer het vertrouwen om van GV gebruik te maken. Maar er is geen alternatief voor GV. In vergelijking met unimodaal wegvoer is GV 90% beter op het vlak van CO2-uitstoot en 70% beter wat energie-efficiëntie betreft. GV is ook veel beter op het vlak van infrastructuurveiligheid en het kan een oplossing bieden voor het chauffeurstekort", zegt Schultze.

Dood CT-richtlijn

Ondanks het pleidooi van UIRR om de herziene richtlijnen Maten & Gewichten en Gecombineerd Vervoer als een pakket te beschouwen, besliste de Europese Commissie om alleen met de richtlijn Maten & Gewichten voort te gaan en de CT-richtlijn (combined transport) te laten voor wat ze is. "De Commissie nam die beslissing zelfs zonder DG Move hierin te betrekken, terwijl zij aan het dossier aan het werken waren. Een week voor de beslissing werd ook een studie gefinancierd zodat aan het dossier kon voortgewerkt worden, maar die werd genegeerd. Het was dus afwachten of het Europees Parlement nog zin had om hiermee door te gaan. Als er niets gebeurde tegen eind januari 2026, dan zou de herziening van de CT-richtlijn dood zijn geweest. Dan bleef de eerste richtlijn uit 1992 van kracht." "Naar de toekomst toe zou dat voor een tweetal problemen zorgen. Een eerste

Overslag naar
spoorvervoer op
een terminal van
Contargo

BEELD: CONTARGO

Gecombineerd vervoer



Een Hupac-trein met intermodale units BEELD: HUPAC

probleem is dat die oude richtlijn niet gemaakt is voor digitalisering en dus niet compatibel is met eFTI (electronic Freight Transport Information). Een tweede punt is dat er heel wat wettelijke onzekerheid ontstaat. In zijn positie paper kwam UIRR met een idee om de definitie van CT te vereenvoudigen maar daar werd niets mee gedaan. Onder het Belgische EU-voorzitterschap werd wel moeite gedaan om vooruitgang te boeken en ook het Hongaarse voorzitterschap was constructief en positief maar zorgde evenmin voor een doorbraak. Eind januari meldde het Europees Parlement dat het zich verzet tegen het intrekken van de herziene richtlijn GV. Laat ons hopen dat de Europese Commissie dat verzet aanvaardt", zegt Schultze.

44-tons wegvervoer niet nodig

"Ik ben nog altijd van mening dat beide richtlijnen samen moeten bekeken worden, aangezien wegvervoer een

onderdeel is van GV voor de first & last mile. Het belangrijkste is de compatibiliteit van beide modi. Wanneer de efficiëntie van het wegvervoer verhoogt door het gebruik van langere en zwaardere voertuigen die niet meer compatibel zijn met andere modi, dan verlies je alles. Er wordt te veel gedacht in silo's en aan efficiëntie, maar men moet de hele logistieke keten efficiënt maken door verschillende modi te integreren."

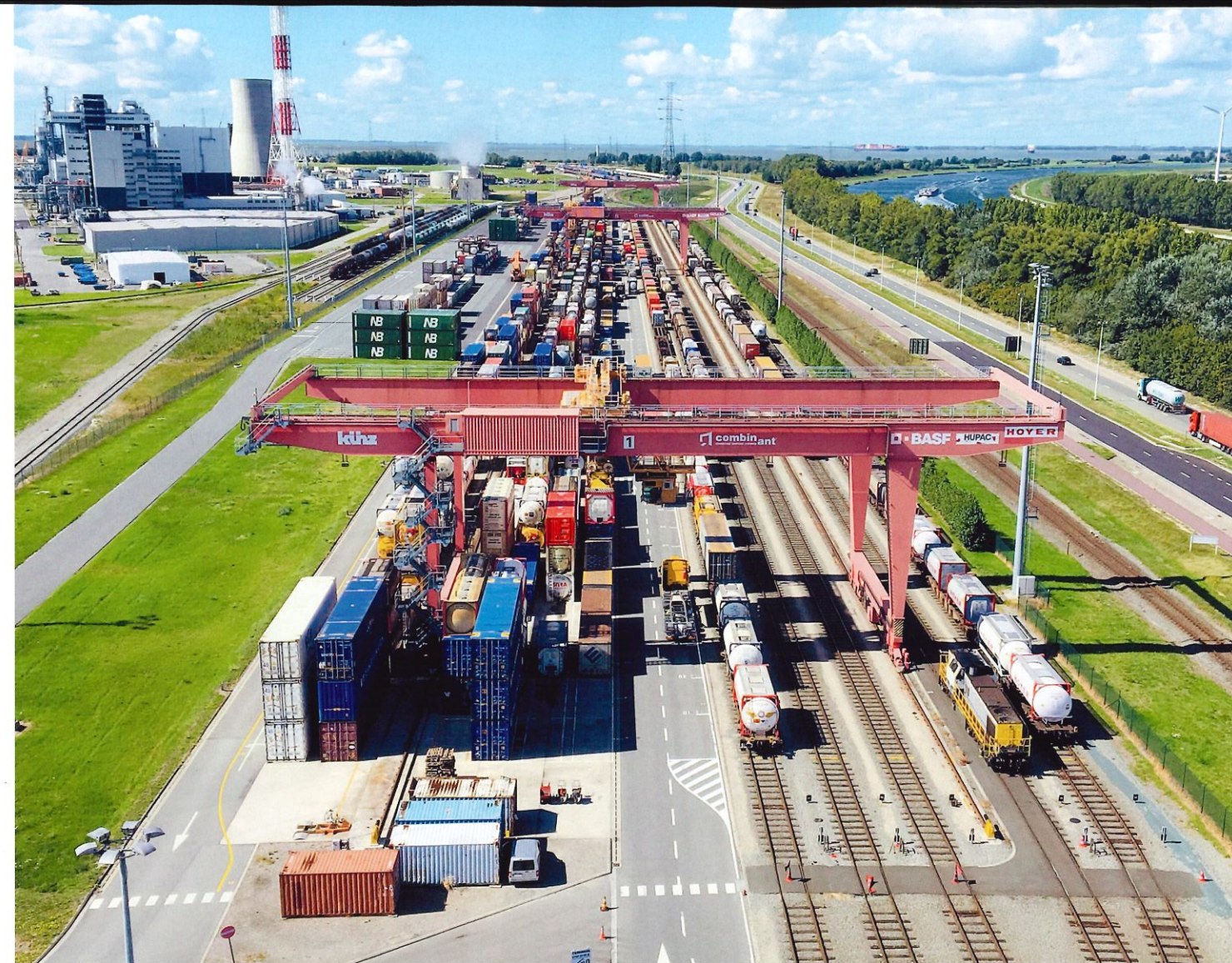
"Volgens de Commissie hebben de genomen maatregelen tot doel om intermodaliteit te bevorderen en het

transport te vergroenen. Mochten ze zeggen dat ze bedoeld zijn om het aandeel van het wegvervoer te verhogen, zou dat eerlijker zijn. Maar het is helaas wat zal gebeuren met de maatregelen.

Het impactonderzoek van de Commissie was volgens ons totaal onvoldoende. De infrastructuur is niet gemaakt voor dit soort langere en zwaardere trucks. Waar we totaal ontevreden over zijn, is de generalise-



Ralf-Charley Schultze, directeur-generaal van UIRR BEELD: UIRR



Gecombineerd vervoer op de Combinant-terminal in de haven van Antwerpen BEELD: COMBINANT

ring van het grensoverschrijdend 44-tons wegvervoer. Dat zal voor een grote reverse modal shift zorgen. Gelukkig werd tijdens het Deense voorzitterschap de regel om tijdens een overgangperiode ook 44-tons dieseltrucks toe te laten, geschrapt. De markt heeft geen behoefte aan grensoverschrijdend 44-tons wegvervoer want er is al GV. We hebben nood aan een geharmoniseerd systeem met goede standaards voor weg-, spoor- en watergebonden vervoer. Alleen zo krijg je meer efficiëntie", benadrukt Schultze.

Definitie GV

"Momenteel draait de discussie in verband met de GV-richtlijn uitsluitend rond de definitie. Nochtans zijn er zoveel andere positieve punten die we niet mogen uit het oog verliezen, zoals de uitbreiding naar binnenlands vervoer."

"We geloven dat een definitie op basis van afstand de beste is, want daarin zit de deur/deur-gedachte. Deur/deur-GV

is de toekomst, met een integratie van de juiste modus op het juiste moment en de juiste plaats."

"In de richtlijn kan dan uitgegaan worden van een 60% weg- en 40% spoorverdeling of zelfs 50/50 om te beginnen. Een duidelijke definitie is dat wanneer men een 'voldoende niet-wegvervoer aandeel' heeft in de logistieke keten, het transport dan kan beschouwd worden als GV. En dan zou dat recht geven op tijdelijke compenserende maatregelen voor het niet bestaande gelijke speelveld. Een definitie die op afstand gebaseerd is, zou ook bruikbaar zijn voor eFTI. Teruggrijpen naar de oude richtlijn is een gevaar voor het wettelijke kader en de identiteit van de sector."

"Het Europees Parlement moet beseffen dat zijn beslissing een grote impact zal hebben, zoniet moet alles opnieuw gedaan worden, de hele procedure, de impactstudie en de openbare consultatie", onderstreept Schultze.

.....

"Het Europees Parlement moet beseffen dat zijn beslissing een grote impact zal hebben"