

Ruim baan voor de Super EcoCombi

Na de succesvolle introductie van de ecocombi is het tijd voor een volgende stap: de Super EcoCombi. Een efficiënt en duurzaam voertuigconcept waarmee in het buitenland al volop wordt getest. Ook in Nederland zijn de voorbereidingen op een proef met de Super EcoCombi in volle gang.

De ecocombi, of LZV, heeft waarschijnlijk geen toelichting. In 2000 kwam de eerste in ons land de weg op en 20 jaar later zijn ze niet meer uit het straatbeeld weg te denken. Inmiddels rijden er in Nederland naar schatting zo'n 2.300 ecocombi's op de weg. De Super EcoCombi (SEC) staat wat dat betreft nog aan het begin van zijn carrière. Als alles volgens plan verloopt, zal de eerste SEC begin volgend jaar in Nederland op de weg te bewonderen zijn.

Simpel maar doeltreffend

Maar hoe ziet zo'n SEC er eigenlijk uit? Het concept is even simpel als doeltreffend: een SEC bestaat uit een trekker met twee gangbare 13,60 meter trailers, die met een dolly zijn verbonden. Eén SEC kan daarmee dezelfde hoeveelheid lading vervoeren als twee reguliere 16,5 meter combinaties. Dat betekent per vervoerde kubieke meter



lading een besparing tot maximaal 27 procent CO₂. Door het gebruik van de SEC is er ook minder ruimte op de weg nodig. Tevens heeft de SEC een positieve invloed op het chauffeurstekort. Het SEC-concept is trouwens niet nieuw. Zweden is enkele jaren geleden al begonnen met het testen van het concept en die testen lopen nog steeds. Ook in Noorwegen en Spanje vinden er proeven plaats met de nieuwe voertuigcombinatie op de openbare weg. In alle landen zijn de resultaten overwegend positief. Sterker, Finland heeft inmiddels al een volgende stap gezet. Daar is de testfase al afgesloten en is er inmiddels wetgeving op basis waarvan de SEC officieel is toegestaan op het Finse wegennet.

Enthousiasme gewekt

Nederland lijkt het volgende land te zijn waar de SEC de weg op mag; vanuit de transportsector is een verzoek bij het ministerie



Arjan Nap (J.A. Nap Internationaal Transport, Ede):

'Mogelijkheden zijn legio'

Arjan Nap omarmt innovaties als de Super EcoCombi met graagte. 'Telkens proberen we het weer een beetje slimmer te doen en innovaties helpen ons daarbij.' In de flexibele toepasbaarheid van de Super EcoCombi ziet Nap de grootste meerwaarde: 'De mogelijkheden zijn legio, en ik merk dat ook verladers daardoor geïnteresseerd zijn in het concept.' Grootste winst volgens Nap is de optimale inpassing van de Super EcoCombi in zijn planning. 'Door klanten te combineren, en slim te koppelen en ontkoppelen, is serieus werk te maken van kosten- en CO₂-reductie.' Nap is er in ieder geval klaar voor: 'Op papier hebben we het al helemaal uitgetekend. En ook een van mijn opdrachtgevers kan niet wachten. Beiden streven we naar rendabel en duurzaam transport, en de Super EcoCombi gaat ons daar zeker bij helpen.'

van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) neergelegd om een pilot met de SEC te mogen starten. Het enthousiasme bij IenW was daarmee gewekt en onder leiding van het ministerie is een projectgroep gevormd om de haalbaarheid van de SEC in Nederland te onderzoeken. Organisaties als TNO, de RDW, RWS en uiteraard TLN maken deel uit van deze projectgroep. Ook zo'n vijftien vervoerders, verladers en fabrikanten zijn aangesloten.

Relatief eenvoudig concept

De interesse voor de SEC heeft een duidelijke reden. In het kader van de Klimaatafspraken zal ook de transportsector maatregelen moeten nemen om te komen tot een significante CO₂-reductie. De SEC is een relatief eenvoudig concept om snel te kunnen bijdragen aan deze doelstelling. En, in tegenstelling tot veel andere oplossingen, is er nu al sprake van beschikbaarheid, omdat vervoerders bij de samen-

stelling van een SEC gebruik kunnen maken van bestaand materieel. Naast het CO₂-voordeel, zorgt de voertuigcombinatie ook voor een enorme efficiëntieverbetering. Dit alles verklaart waarom zoveel bedrijven graag met de SEC aan de slag willen gaan. Belangrijk in dit verband is te weten dat de SEC niet als vervanger maar als aanvulling op de ecocombi moet worden gezien. Met zijn 7 meter extra lengte is de SEC specifiek bedoeld voor de inzet op belangrijke goederencorridors op het hoofdwegenet. Het laden en lossen zal gebeuren vanaf hubs die dicht langs deze corridors zijn gelegen.

Financiële bijdrage

Met het oog op een komende proef in Nederland is er uiteraard veel aandacht voor de verkeersveiligheid. Voordat de SEC met zijn maximale lengte van 32 meter en maximale gewicht van 72 ton hier de weg op mag, zal er eerst een uitgebreid testtraject op besloten

terrein plaatsvinden. Aan dit onderzoek zijn hoge kosten verbonden die vanuit de projectgroep worden gefinancierd. Bedrijven die in de projectgroep zitten, zijn daarom verplicht een financiële bijdrage te leveren. Dat gebeurt in de vorm van een lidmaatschap van 2 jaar aan het TNO-programma Catalyst. Vanuit dit programma worden vervolgens de kosten van het project bekostigd. Geïnteresseerde bedrijven die dat graag willen, kunnen zich alsnog aansluiten bij de projectgroep. Het betekent wel dat ze hetzelfde tarief moeten betalen.

Fysieke test in december

De opdracht voor een testtraject ligt inmiddels bij de RDW. Een risicoanalyse en een onderzoek van de SWOV naar de verkeersveiligheid maken deel uit van dit testtraject. Bij de risicoanalyse zullen de aspecten voertuig (techniek, draaicirkel), omgeving (kunstwerken, vangrails, rotondes) en gedrag (risico op de weg) uitgebreid worden onderzocht. Na >>



Wim Roks (Simon Loos):

'Eenvoudig op te schalen'

Wat de Super EcoCombi volgens Wim Roks zo aantrekkelijk maakt, is de simpele techniek. 'Het gaat om twee standaardlengtes, ideaal voor dikke stromen en palletladingen. En doordat je niet met een stuursysteem hebt te maken, is het concept ook nog eens heel robuust en weinig storingsgevoelig. Daardoor is de Super EcoCombi zeer beheersbaar en ook eenvoudig op te schalen.' Het enthousiasme van de klant, en van de klant van de klant, is cruciaal voor het succes van de Super EcoCombi, zo voorziet Roks. 'Je hebt hun medewerking nodig om de logistieke processen ook aan hun kant te kunnen optimaliseren. Uiteindelijk moet je naar de hele logistieke keten kijken om de haalbaarheid van een nieuw vervoersconcept te kunnen bepalen.' Zelf heeft hij alle vertrouwen in de toekomst van de Super EcoCombi: 'Als we erin slagen tot voldoende trajecten te komen en hubs slim weten in te richten voor het (ont)koppelen van het voertuig, dan groeit de Super EcoCombi op termijn – net zoals de ecocombi – uit tot gemeengoed in de logistiek.'



Bram Ewals (Ewals Cargo Care):

'Operatie nog optimaler inrichten'

Wat Bram Ewals vooral aanspreekt aan de Super EcoCombi is de beoogde inzet van het voertuig in de multimodale logistiek van zijn bedrijf. 'De Super EcoCombi biedt ons de mogelijkheid om onze operatie nog optimaler in te richten.' Ewals weet dat verladers liever vandaag dan morgen de Super EcoCombi zien rijden. Zelf kan hij ook niet wachten. Mede daarom heeft Ewals in een eerder stadium al geïnvesteerd in een geïntegreerd dollysysteem en stond hij met graagte zijn dubbel gekoppelde combinatie af voor een testcyclus bij de RDW. Dezelfde combinatie zal later als eerste Super EcoCombi de weg opgaan om in de praktijk te worden getest. 'Onze chauffeurs zijn geprepareerd en onze planning is drukdoende hiervoor de juiste routes samen te stellen. Zodat we, als we inderdaad de weg opgaan met onze Super EcoCombi, het voordeel direct in volle omvang kunnen ervaren.'

de startbijeenkomst, medio oktober, staan de fysieke testen op de RDW-testbaan voor eind december op de planning. Het rapport met de testresultaten zal uitsluitsel geven of er ook een eerste test op de openbare weg kan plaatsvinden. Bij een positief resultaat is het de bedoeling dat deze test begin volgend jaar van start gaat.

Kleinschalige proef

Een eerste SEC-combinatie zal dan op een vastgestelde route tussen de Maasvlakte en Venlo zijn testkilometers gaan maken. Tijdens deze periode zal het voertuig ook uitgebreid worden gemonitord. Bij een succesvol verloop van deze testfase zal dan in de tweede helft van 2021 een kleinschalige proef met een beperkt aantal Super EcoCombi's op vier of misschien vijf aangegeven corridortrajecten gaan rijden. Deze proef zal 12 maanden duren. Tijdens de proef wordt in kaart gebracht wat de precieze impact van de SEC is op de infrastructuur en het verkeer in Nederland. Na afloop van deze proef zal lenW een besluit nemen of de SEC kan worden toegelaten op vastgestelde trajecten in Nederland. ✓

Meer laadvermogen, minder CO₂-uitstoot

Transport van 600 m³ met
dezelfde dichtheid (150 kg/m³)



Aantal voertuigen (en chauffeurs)	6	4	3
Lengte voertuig	16,5 m	25,25 m	32 m
Vracht per voertuig	100 m ³	150 m ³	200 m ³
Brandstofverbruik	3,5 ml/m ³ km	3 ml/m ³ km	2,5 ml/m ³ km
CO ₂ -uitstoot	100%	85%	73%
Weggebruik	499 m	368 m	296 m