

VERENIGD KONINKRIJK



BREXIT

Op 1 januari 2021 is het Verenigd Koninkrijk uit de eenheidsmarkt en douane-unie gestapt. Een jaar eerder stapte het VK al uit de EU, maar was er een transitieperiode van toepassing t/m 31 december 2020. Op 24 december 2020 is een handelsakkoord tussen de EU en het VK gesloten. Dit betekent dat de harde brexit op 1 januari 2021 is vermeden.

VERVOER NAAR EN VAN HET VK

Het handelsakkoord voorziet uitdrukkelijk dat je als vervoerder uit de EU onbeperkt ritten mag uitvoeren naar het VK en van het VK naar de EU. Bij vervoer naar het VK moet je steeds een geldige communautaire vergunning aan boord van het voertuig hebben.

Het handelsakkoord betekent automatisch dat je als Belgische transporteur het vangnet van de CEMT-vergunning niet meer nodig hebt. Hiermee is de verplichte CEMT-keuring voor de betrokken voertuigen ook weggefallen.

Derdelandenvervoer

Vervoerders uit een lidstaat van de Unie mogen geen derdelandenvervoer meer uitvoeren met hun communautaire vergunning. Wie een vracht laadt in het VK waarbij de bestemming in een niet EU-land ligt, zal vanaf 1 januari 2023 gebruik moeten maken van een CEMT-vergunning.

Gecombineerd vervoer

Transporteurs uit een lidstaat van de EU mogen vanaf 1 januari 2023 geen gecombineerd vervoer meer doen, waarbij twee of meer transportmodi worden gebruikt met hetzelfde voertuig of laadeenheid.

De overtocht met de ferry (schip) of via de Eurotunnel (spoor) wordt door de Britse overheid voor alle duidelijkheid beschouwd als een internationaal transport en niet als een vorm van gecombineerd vervoer.

Cabotage

Vanaf 1 januari 2023 mogen transportondernemers uit de Europese Unie geen cabotageritten meer uitvoeren, nadat ze het VK leeg zijn binnengereden. Twee cabotageritten na afloop van een geladen internationaal transport is mogelijk, weliswaar binnen de zeven dagen na de eerste losbeurt.

Cabotage is toegestaan onder dekking van de **communautaire vergunning**, mits naleving van volgende voorwaarden.

Vereiste documenten

De bestuurder moet duidelijke bewijzen kunnen voorleggen van het inkomende internationale vervoer en van elke daaropvolgende cabotagerit.

De vervoersdocumenten moeten voor elke rit, minstens volgende gegevens bevatten:

- a) naam, adres en handtekening van de opdrachtgever;
- b) naam, adres en handtekening van de vervoerder;
- c) naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van aflevering;
- d) plaats en datum van inontvangstneming van de goederen en plaats van levering;
- e) handelsbenaming van de goederen, verpakkingsmethode en in het geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers;
- f) de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen;
- g) de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens.

Tarieven en contractuele voorwaarden

Cabotage mag uitsluitend worden verricht onder dekking van de volgende documenten:

- Een geldige communautaire vervoersvergunning;
- Een vrachtdocument waarin zeker laad- en losplaats vermeld worden en waarin de goederen omschreven worden;
- Een bewijs dat de goederen verzekerd zijn.

Maten en gewichten

Er gelden geen afwijkende bepalingen bij cabotagevervoer.

Voor een overzicht zie rubriek, '*Toegestane maximummaten en -gewichten*'.

Vervoer van bepaalde goederen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in de eerste plaats binnenlandse voorschriften van toepassing, met name op het gebied van persoonlijke uitrusting en de gevarenuitrusting.

De geldende voorschriften wijken niet veel af van de bepalingen van het ADR.

Voor meer informatie kan je contact opnemen met Department of Transport, Great Minster House, 76 Marsham Street, London SW1P 4DR, <https://www.gov.uk/>, tel. + 44 (0)300 330 3000

Voor het vervoer van bederfelijke levensmiddelen gelden geen nationale voorschriften.

Het is voldoende de bepalingen van het ATP na te leven.

Btw

Sinds 1 januari 2010 geldt de volgende regeling bij cabotage:

- Cabotage in opdracht van buitenlandse klant (EU-opdrachtgever): voor deze transporten geldt de verleggingsregel.
- Cabotage in opdracht van Belgische klant: voor dit soort transporten geldt een btw-tarief van 21%.

Rij- en rusttijden

Van toepassing is de rij- en rusttijdenregeling zoals opgenomen in EG-Verordening 561/06 (maximale rijtijden en minimale rusttijden) en Verordening 165/14 (controle, gebruik tachograaf).

Verzekering

B.A.-verzekering verplicht. Bij cabotagevervoer kunnen afwijkende verzekeringsvoorwaarden gelden, raadpleeg jouw verzekeringsagent.

ATTESTEN EN DOCUMENTEN

Internationaal paspoort

Vrachtwagenbestuurders moeten bij binnenkomst in het VK een geldig internationaal paspoort kunnen voorleggen. Het paspoort moet geldig zijn tijdens het volledige verblijf van de chauffeur in het VK.

Het paspoort moet door de bestuurder zelf worden aangevraagd bij de gemeentediensten van zijn woonplaats. De chauffeur zal zijn identiteitskaart moeten bijhebben (en zijn oude paspoort als het over een verlenging gaat) en een pasfoto in kleur, die ook aan enkele criteria moet voldoen.

Een gewone aanvraagprocedure neemt ongeveer vijf werkdagen in beslag en kost 65 euro, exclusief gemeentetaks. Door gebruik te maken van de spoedprocedure kan het een stuk sneller, maar de kosten zijn navenant: 240 euro, exclusief gemeentetaks.

Bij de aanvraag kan de aanvrager kiezen voor een paspoort met 32 pagina's of 64 pagina's (met meerprijs). Mocht het VK ervoor kiezen om telkens een inreis- en uitreisstempel te plaatsen in het paspoort, kan het handig zijn om een paspoort van 64 pagina's aan te vragen voor chauffeurs die frequent de overtocht maken. De respectievelijke gemeentebesturen kunnen hier ongetwijfeld meer toelichting bij geven. Een internationaal paspoort is zeven jaar geldig.

ETA: Electronic Travel Authorisation

Om de instroom van vluchtelingen in te perken heeft het VK een nieuwe maatregel ingevoerd, de ETA, afkorting voor electronic travel authorisation. Deze elektronische reisvergunning is ook nodig voor vrachtwagen-bestuurders, waarvoor het momenteel volstaat om in het bezit te zijn van een internationaal paspoort.

Vanaf april 2025

ETA wordt stapsgewijs ingevoerd. Voor sommige landen is de nieuwe regeling nu al van toepassing. Chauffeurs met de Belgische nationaliteit en [andere EU nationaliteiten](#) kunnen vanaf 5 maart 2025 een online aanvraag. Vervolgens moeten zij vanaf 2 april 2025 in het bezit zijn van een elektronische reispas.

Online aanvragen

ETA moet online worden aangevraagd. Volgens de website van de Britse overheid is het sneller om de aanvraag via de UK **ETA app** aan te vragen die je op je smartphone kan downloaden in de appstore. Het kan echter ook online door [deze link](#) te gebruiken:

Het internationaal paspoort vormt de basis van de aanvraag. Bij de aanvraag moet de aanvrager een

foto/scan van het internationaal paspoort nemen, een foto van zichzelf, enkele vragen beantwoorden en de aanvraag betalen. De elektronische reispas moet door de chauffeur worden aangevraagd.

De procedure voor de aflevering van de Electronic Travel Authorisation neemt ongeveer drie werkdagen in beslag. Hou hier zeker rekening mee als je chauffeur een opdracht naar het VK moet uitvoeren. De bevestiging van de goedkeuring wordt per e-mail verstuurd.

Vrachtwagenbestuurders die het **VK transiteren, moeten ook een ETA aanvragen.**

Heb je chauffeurs in dienst die met een visum werken in plaats van een internationaal paspoort? Dan moet de chauffeur in kwestie niets doen. Voor die chauffeurs blijft de visumregeling van kracht.

Geldigheid en kostprijs

Een ETA is twee jaar geldig en kost 16 Britse Pond. Aangezien de ETA gelinkt is aan het internationaal paspoort, kan de geldigheid van de elektronische pas sneller vervallen, als de geldigheid van het internationaal paspoort vervalst tijdens de geldigheidsperiode van de ETA. Nog iets om in het achterhoofd te houden...

Ook met de ETA kan iedereen die het VK binnen wil nog altijd gevraagd worden om het internationaal paspoort voor te leggen tijdens een grenscontrole.

Rijbewijs

Er verandert niets aan de verplichting voor je chauffeur om een attest vakbekwaamheid (code 95) te hebben. Een code 95 uit de EU blijft bovendien geldig. Ook het rijbewijs blijft geldig (conventie van Wenen)

Verzekering

Controleer of jouw verzekering dekking biedt in VK.

TWERKSTELLING BRITSE ONDERDANEN

In dienst vanaf 1 januari 2021

Aangezien Groot-Brittannië vanaf 1 januari 2021 geen EU-lidstaat meer is, zijn de onderdanen 'derdelanders'. Deze 'derdelanders' kunnen enkel aangeworven worden mits de aanvraag van een 'Single Permit', tenzij de Britse onderdaan zich op één van de vrijstellingen kan beroepen.

De volledige informatie over de aanwerving van buitenlandse onderdanen lees je in onze brochure 'buitenlandse werknemer' (zie Helpcenter op de TLV website).

Neem zeker een kopie van de verblijfsdocumenten, zodat je kan nagaan of je werknemer over juiste documenten beschikt!

DETACHERING

Voor wie?

Detachering betekent dat een werknemer tijdelijk wordt uitgezonden naar een ander land, om daar te werken. Tijdens de tewerkstelling in dat andere land, heeft de werknemer recht op het loon van dat land, indien dat loon hoger is dan zijn eigen loon.

Ook al heeft het Verenigd Koninkrijk de EU verlaten, toch zijn de detacheringsformaliteiten dezelfde als binnen de Europese Unie. Ook een chauffeur uit een Belgische vennootschap die naar het VK wordt gedetacheerd moet in het Europese portaal (IMI) worden aangemeld.

De aangiftes zijn enkel verplicht voor werknemers. Zelfstandigen moeten niet aangemeld worden! Je moet uiteraard wel kunnen bewijzen dat je zelfstandig bent.

Wanneer?

Er is sprake van detachering:

- Bij cabotage
- Bij niet-bilateraal goederenvervoer (cross-trade): wanneer je als Belgische vervoerder goederen vervoert van één lidstaat naar een andere, maar niet naar België. Bijvoorbeeld: wanneer je als Belgische vervoerder goederen van Frankrijk naar Spanje vervoert.

Er is daarentegen geen detachering bij:

- Bilateraal vervoer: vervoer van en naar je lidstaat van vestiging. Doe je vervoer België -Verenigd Koninkrijk? Dan is dit bilateraal en dus geen detachering
- Transit vervoer

Uniform platform

Je bent verplicht om de aangiftes via onderstaand platform te doen.

[Road Transport - Posting Declaration](#)

Om te registreren heb je een EU-login nodig

[EU Login \(europa.eu\)](#)

INGAVE LANDCODE BIJ GRENSOVERSCHRIJDING

De verplichte aanduiding van de landcode bij digitale tachografen is ook van toepassing in het Verenigd Koninkrijk, die geen lid is van de EU.

In het internationaal transport moet elk voertuig sinds uiterlijk augustus 2025 uitgerust zijn met een smart tacho type 2. Bij dit type tachograaf gebeurt de registratie van elke grensovergang automatisch.

Vergeet niet dat bij het begin en het einde van de werkdag de landcode wel manueel moet geregistreerd worden in de tachograaf.

Concreet voert de chauffeur dus zijn beginland in bij aanvang van zijn werkdag, de grensovergang gebeurt automatisch, op het einde van de werkdag voert hij het eindland in.

DOUANE

De meest tastbare wijziging is de verplichting om over de nodige douanedocumenten te beschikken.

Elke goederenbeweging van en naar het VK moet gepaard gaan met douane-formaliteiten.

We herhalen dat de douaneformaliteiten een taak is van de afzender en de bestemming van de goederen. Als transportondernemer moet je vanzelfsprekend de zekerheid hebben dat deze formaliteiten werden uitgevoerd. Is dit niet het geval, dan heeft het geen zin om je richting grens te begeven want de toegang tot de haven of de ferryterminal zal eenvoudigweg niet mogelijk zijn. De controlediensten aan beide kanten van het Kanaal zullen je naar een wachtparking verwijzen tot wanneer alle documenten in orde zijn.

Overzicht erkende douanevertegenwoordigers:

België:

https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/douanevertegenwoordiger

Verenigd Koninkrijk:

<https://www.gov.uk/guidance/list-of-customs-agents-and-fast-parcel-operators>

EORI nummer

Een EORI-nummer heb je enkel nodig indien je zelf douaneformaliteiten vervult.

Jouw UK EORI-nummer kan je aanvragen via deze site:

[Get an EORI number - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

ENS-aangifte

Op 31 januari 2025 wordt **ENS** ingevoerd, de afkorting voor **Entry Summary Declaration**.

ENS wordt dan verplicht voor alle goederen die in het Verenigd Koninkrijk worden ingevoerd.

Dit houdt in dat het VK bijkomende informatie wil over de goederen en voertuigen die het land binnenkomen. Meer bepaald informatie die betrekking heeft op de veiligheid en beveiliging van de goederen. Vandaar dat ENS ook vaak wordt omschreven als '**Safety & Security Declaration**'. Zo zijn er twintig verplichte velden die moeten worden ingevuld, waaronder de verzender, de ontvanger, transportmodus, zegelnummer, nummer vrachtbrief, enz...

De invoering van ENS is al een vijftal keer uitgesteld, maar nu ziet het er wel naar uit dat de nieuwe verplichting daadwerkelijk zal worden ingevoerd.

Transporteur is verantwoordelijk

De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van ENS ligt bij de vervoerder.

We geven al enkele maanden het advies om afspraken te maken met alle betrokkenen in de supply chain. De eindverantwoordelijkheid voor de opmaak van ENS-aangifte blijft dan wel bij de vervoerder, maar als transporteur kan je bijvoorbeeld vragen om de aangifte te laten uitvoeren door de verzender van de goederen, door de ontvanger of door een douane-agent.

Via deze link kan je een instructiefilmpje bekijken van de Britse regering.

[Safety and Security declarations - new requirements from 31 January - YouTube](#)

Een papieren aangifte is niet mogelijk. De aangifte moet via een IT-platform verlopen. Hiervoor kan je zelf software (laten) ontwikkelen of software aankopen bij één van de software-aanbieders. Een overzicht van (Britse) softwareleveranciers kan je hier raadplegen:

[Software developers providing customs declaration software - GOV.UK](#)

Je kan ook gebruik maken van een Britse dienstverlener die voor jou de ENS-aangifte kan uitvoeren, een zogenaamde Community System Provider: een overzicht van dergelijke leveranciers, vind je hier:

[Community System Providers – trade and commercial contacts - GOV.UK](#)

Niet bij onbegeleid transport

Transporteurs die opleggers afzetten aan een ferryterminal moeten geen ENS-aangifte uitvoeren. In dit geval is de ferrymaatschappij verantwoordelijk voor ENS.

Bij begeleid transport via de Kanaaltunnel moet de ENS-aangifte ten laatste twee uur voor aankomst in het VK worden ingediend.

ELO digitale sleutel tot de Franse douane

ELO (Enveloppe Logistique Obligatoire) werd in het voorjaar 2025 ingevoerd, en is vanaf 20 april 2026 verplicht voor alle goederenvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk via roll-on/roll-off (RoRo) transport, inclusief de Kanaaltunnel en veerboten.

Wat is de ELO?

De ELO is een digitale enveloppe waarin alle benodigde gegevens met name de gegevens over het voertuig, over de chauffeur en over de douanereferenties samengebracht worden onder één unieke referentie, meestal een Movement Reference Number (MRN).

Dit MRN wordt gepresenteerd als een QR-code of barcode, die de chauffeur bij binnenkomst aan de Franse grens moet tonen.

Het systeem is onderdeel van de zogenaamde “frontière intelligente”, een slimme grensprocedure die sinds de Brexit noodzakelijk is geworden en verplicht is voor alle vrachtwagens (zowel geladen als leeg) zowel voor import, export en doorvoer.

Wie maakt de ELO aan?

Iedere logistieke speler die toegang heeft tot alle benodigde informatie kan een ELO aanmaken. Dit kan een expediteur, vervoerder of importeur/exporteur zijn. De verantwoordelijkheid ligt bij diegene die het douaneproces beheert.

Welke informatie bevat de ELO?

Een correcte ELO bevat onder andere:

- voertuiggegevens: kenteken, trailer, containernummer
- chauffeursinformatie: naam en contactgegevens
- douanereferenties: MRN nummers voor export, import of transit
- veiligheidsdocumenten: Entry Summary Declarations (ENS)

Het niet correct aanmaken of presenteren van een ELO kan leiden tot vertragingen aan de grens, weigering tot inscheping, extra kosten en verlies van toegang tot douaneportalen bij herhaalde fouten.

Daarnaast helpt de ELO bij de begeleiding van vrachtwagens bij aankomst in Frankrijk. Op basis van de ELO worden voertuigen naar de juiste inspectielijn geleid: groen (snelle doorgang) of oranje (controle vereist).

Toegang tot ELO

Concreet moet je als vervoerder een persoonlijk account aanmaken op de website van de Franse douane <https://www.douane.gouv.fr>

De Franse douane stelt op zijn website een procedure/handleiding ter beschikking om jouw persoonlijk account aan te maken. Belgische ondernemingen die alleen een vestiging hebben in België, zullen op een bepaald moment een EORI-nummer moeten ingeven om de procedure af te ronden. Hou er rekening mee dat dit een EU-EORI-nummer moet zijn.

Het GB-EORI-nummer wordt niet aanvaard. Voor de aanvraag van een EU-EORI-nummer moet een Belgische onderneming zich wenden tot de Belgische douane, meer bepaald tot de Algemene Administratie van Douane en Accijnzen.

Op onderstaande link kan je de aanvraag van een EU-EORI-nummer aanvragen:

[Algemene info EORI | SPF Finances.](#)

Op de website van de Franse douane vind je onder meer een gebruikershandleiding (*Guide Utilisateur Service en Ligne ELO*) voor de aanmaak van een barcode.

ACCIJNS OP DIESEL

Er geldt een vrije invoer van dieselbrandstof, dit kan op termijn beperkt worden tot 200 liter.

Belangrijk detail uit het akkoord is dat het VK geen extra taks mag heffen op diesel in standaardtanks voor de voorstuwing van het voertuig of voor een (koel)groep. Dit akkoord tussen de EU en het VK is voor onbepaalde duur.

VERBOD RODE DIESEL

Het gebruik van rode diesel voor de aandrijving van de koelgroep van een koeloplegger is niet toegestaan in het Verenigd Koninkrijk. Rode diesel mag enkel nog gebruikt worden voor landbouw, tuinbouw, viskweek en bosbouw.

BTW REGIMES

Binnen de EU: verlegging van btw bij intracommunautair vervoer

Na brexit:

- Import en export buiten de EU
- Vrijstelling btw op vervoer

Aanpassing van facturatieprogramma's

INVOER IN VK

De invoerder moet de goederen aanmelden in het systeem

- Alleen mogelijk door invoerder met vestiging in VK
- Transporteur mag dit niet doen

Ons advies: maak optimaal gebruik voor duidelijke afspraken met je klant rond douane!

Controles:

- Opgelet met high risk goederen
- TSP-verg.nr./EIDR-nr./EORI-nr. van de Britse klant vermelden op factuur, leveringsnota, CMR..

INVOERRECHTEN VK

- Voor 87 % van de goederen geen invoerrechten / voor 13 % van de goederen wel
- Te voldoen door invoerder
- Voorlopige tarieven voor invoerrechten raadpleegbaar:
<https://www.gov.uk/government/publications/temporary-rates-of-customs-duty-on-imports-after-eu-exit>
- Factuur = basis van de uitvoeraangifte
- Te voorzien door de verkoper van de goederen
- Extra exemplaren voor de vervoerder nodig

HIGH RISK GOEDEREN

Voor levende dieren, dierlijke (bij-)producten, risicovolle levensmiddelen en diervoeders gelden extra maatregelen oa:

- Pre-notificatie (min. 24 uur op voorhand)
- Niet voorzien in Dover of Chunnel Terminal Folkestone

Meer info:

<https://www.gov.uk/guidance/importing-or-moving-live-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin>

<https://www.food.gov.uk/business-guidance/importing-high-risk-food-and-feed>

Gezondheidscertificaten

Alle producten van dierlijke oorsprong en bepaalde dierlijke bijproducten en levensmiddelen van niet-dierlijke oorsprong met hoog risico moeten gepaard gaan met gezondheidscertificaten en voorafmelding (prenotification).

High risk goederen mogen niet via eender welke route VK binnen

- Moeten passeren via Designated Point of Entry (DPE) of Border Inspection Post (BIP)
- BIPs: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/bips_contact_unitedkingdom.pdf
- DPEs: <https://www.food.gov.uk/business-guidance/port-designations>
- Enkel voor goederen komende van buiten EU (geen CE-label)
- Extra verplaatsingen dus ook extra kosten

VERPLICHTE VOORAANMELDING VAN ALLE VOERTUIGBEWEGINGEN

Sinds 1 januari 2022 moeten alle voertuigbewegingen verplicht worden aangemeld bij de Goods Vehicle Movement Service (GVMS).

Is het de eerste keer dat je een transport moet verzorgen in het VK, dan moet je je vooraf registreren bij deze overheidsdienst, via deze link [Register for the Goods Vehicle Movement Service - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/register-for-gvms) kan je je bedrijf aanmelden.

Wie nog geen Government Gateway account heeft, moet op 'create sign in details' klikken.

Via het systeem krijg je dan een e-mail met een toegangscode.

In dezelfde beweging moet je ook een GB-EORI-nummer aanvragen.

Transporteurs die de procedure voor een Government Gateway en een GB EORI-nummer hebben doorlopen, zijn met succes geregistreerd. Wie zich voor het eerst registreert voor de Government Gateway, zal een extra veiligheidsprocedure moeten doorlopen (Multi Factor Authentication).

Na een succesvolle registratie, kan je aan de slag om je verplichte vooraanmelding te maken.

Goods Movement Reference (GMR)

Vanaf 1 januari 2022 moet dus voor elke voertuigbeweging van en naar een haven in Groot-Brittannië en Noord-Ierland een GMR worden opgemaakt. Jouw chauffeur moet in het bezit zijn van deze referentie, nog voor hij/zij zich naar de haven begeeft.

Via GVMS wordt het gehele verloop centraal beheerd: nummerplaat motorvoertuig, haven van vertrek, haven van aankomst, uitvoeraangifte (MRN), de controleposten waar de goederen ter controle moeten worden aangeboden (grenspostcontrole of controle op de bestemming van de goederen),...

Als je met een douane-agentschap werkt, kan je bovenstaande procedure (GVMS) overlaten aan jouw douane-agent, maar voor lege terugritten moet ook een GMR worden aangevraagd. TLV raad je dan ook

aan om zelf een registratie voor GVMS in te dienen.

Bijkomende info over de GVMS- en GMR-procedure vind je [hier](#) in de presentatie van de Britse overheid.

GMR ≠ MRN

Voor alle duidelijkheid: de GMR is de vooraanmelding van een voertuigbeweging en dus geen uitvoeraangifte. De GMR komt met andere woorden niet in de plaats van een MRN (Movement Reference Number) die gecreëerd wordt bij een de uitvoeraangifte. Om een succesvolle GMR aan te maken zal je wel de MRN nodig hebben.

Helpdesk

Het Ministerie van Financiën in het Verenigd Koninkrijk (HMRC) heeft een helpdesk ingericht als ondersteuning van ondernemingen die moeilijkheden ondervinden bij de registratie voor GVMS en/of de aanvraag van hun GB EORI-nummer. Dit nummer is 0044/300.322.94.34.

MATEN EN GEWICHTEN

Toegestane maten en gewichten

a. Hoogte		niet vastgesteld ⁽¹⁾
b. Breedte		2,55 m
• koelvoertuigen (minimale wanddikte 45 mm)		2,60 m
c. Lengte		
• vrachtwagen of aanhangwagen		12,00 m
• vrachtwagen-aanhangwagencombinatie		18,75 m ⁽²⁾
• trekker-opleggercombinatie		16,50 m ⁽³⁾
d. Enkele as		10,00 ton
• aangedreven as		11,50 ton
e. Tandem-as		
• asafstand minder dan 1,00 m		11,50 ton
• asafstand tussen 1,00 m en 1,30 m		16,00 ton
• asafstand 1,30 m of meer		18,00 ton
• asafstand 1,30 m of meer		19,00 ton ⁽⁴⁾
f. Tandem-as (aanhangwagen/oplegger)		
• asafstand minder dan 1,00 m		11,00 ton
• asafstand tussen 1,00 m en 1,30 m		16,00 ton
• asafstand 1,30 m of meer		20,00 ton
g. Tridem-as		
• onderlinge afstand minder dan 1,30 m		21,00 ton
• onderlinge afstand 1,30 m of meer		24,00 ton
h. Vrachtwagen	afstand tussen de buitenste assen ⁽⁵⁾	
• met 2 assen	minimaal 3,00 m	18,00 ton
• met 3 assen	minimaal 4,55 m	25,00 ton

	• met 3 assen	minimaal 4,70 m	26,00 ton ⁽⁴⁾
	• met 4 of meer assen	minimaal 6,00 m	30,00 ton
	• met 4 of meer assen	minimaal 6,40 m	32,00 ton ⁽⁴⁾
i.	Aanhangwagen	afstand tussen de buitenste assen ⁽⁵⁾	
	• met 2 assen	minimaal 3,33 m	20,00 ton
	• met 3 of meer assen	minimaal 4,80 m	24,00 ton
j.	Vrachtwagen-aanhangwagencombinatie		
	• met 3 assen		26,00 ton ⁽⁶⁾
	• met 4 assen		30,00 ton
	• met 4 assen		36,00 ton ⁽⁶⁾
	• met 5 of meer assen		40,00 ton ⁽⁶⁾
	• met 6 of meer assen		44,00 ton ⁽⁶⁺⁷⁾
k.	Trekker	afstand tussen de buitenste assen ⁽⁵⁾	
	• met 2 assen	minimaal 3,00 m	18,00 ton
	• met 3 of meer assen	minimaal 4,00 m	24,00 ton
l.	Trekker-opleggercombinatie	afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en de achterste as van de oplegger ⁽⁵⁾	
	• met 3 assen	minimaal 4,70 m	26,00 ton
	• met 4 assen	minimaal 6,55 m	36,00 ton
	• met 4 assen	minimaal 6,90 m	38,00 ton ⁽⁸⁾
	• met 5 of meer assen	minimaal 7,30 m	40,00 ton
	• met 6 of meer assen	minimaal 7,45 m	41,00 ton ⁽⁷⁾
	• met 6 of meer assen	minimaal 8,00 m	44,00 ton ⁽⁹⁾
m.	Trekker (3 assen) met twee- of drie-assige oplegger bij vervoer van een 40-voets-ISO-container in het gecombineerde rail/wegvervoer of binnenvaart/wegvervoer		44,00 ton

(1) De hoogte is beperkt tot de vrije doorrijhoogte van viaducten en tunnels.

Deze hoogte bedraagt 5,03 m (16 voet). De vervoerder is aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door een voertuig dat hoger is.

(2) De maximum toegestane lengte bedraagt 18,75 m onder voorwaarde dat:

- de parallel met de lengte-as van de maximale afstand tussen het voorste punt van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt van de aanhangwagen van de combinatie, verminderd met de afstand tussen de achterkant van het motorvoertuig en de voorkant van de aanhangwagen niet meer bedraagt dan 15,65 m;
- de parallel met de lengte-as van de maximale afstand tussen het voorste punt van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt van de aanhangwagen van de combinatie niet meer bedraagt dan 16,40 m.

(3) De maximum toegestane lengte bedraagt 16,50 m, onder voorwaarde dat van de oplegger:

- de afstand tussen de pen van de opleggerkoppeling en de achterkant van de oplegger maximaal 12,00 m is;
- de horizontaal gemeten afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger niet meer bedraagt dan 2,04 m.

(4) Mits de aangedreven as is voorzien van dubbellucht en luchtvering.

(5) Is de afstand minder dan de genoemde minimale waarde, dan wordt het toegestane tonnage op de volgende manier bepaald:

- bij een vrachtwagen met 2 assen:
 $\text{asafstand (in meters)} \times 6 = \text{toegestane tonnage}$
- bij een vrachtwagen met 3 assen:

- asafstand tussen de buitenste assen (in meters) x 5,5 = toegestane tonnage
 - bij een vrachtwagen met 4 of meer assen: asafstand tussen de buitenste assen (in meters) x 5 = toegestane tonnage
 - bij een aanhangwagen met 2 assen: asafstand (in meters) x 6 = toegestane tonnage
 - bij een aanhangwagen met 3 of meer assen: asafstand tussen de buitenste assen (in meters) x 5 = toegestane tonnage
 - bij een trekker, ongeacht het aantal assen: asafstand tussen de buitenste assen (in meters) x 6 = toegestane tonnage
 - bij een trekker-opleggercombinatie met 3 of meer assen: afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en de achterste as van de oplegger (in meters) x 5,5 = toegestane tonnage
- Als bijvoorbeeld bij een aanhangwagen met 3 assen de afstand tussen de buitenste assen 4,5 m zou bedragen, dan zou deze $4,5 \times 5 = 22,5$ ton mogen wegen.
- (6) Mits de afstand tussen de achterste as van de vrachtwagen en de voorste as van de aanhangwagen minimaal 3,00 m bedraagt.
- (7) Mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- geen van de aangedreven assen overschrijdt de 10,5 ton en;
 - elke aangedreven as is voorzien van dubbellucht en luchtvering of elke aangedreven as, niet zijnde de stuurass, is voorzien van dubbellucht en geen van deze assen overschrijdt de 8,5 ton.
- (8) Mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- de combinatie bestaat uit een 2-assige trekker en een 2-assige oplegger;
 - de trekker weegt niet meer dan 18 ton;
 - het totaal van de aslasten van de oplegger bedraagt niet meer dan 20 ton;
 - en de aangedreven as is voorzien van dubbellucht en luchtvering.
- (9) 44 ton is toegestaan mits:
- 6 assen; 3 op trekker/motorwagen en 3 op oplegger/aanhangwagen (4+2 of 2+4 is niet toegestaan);
 - maximumgewicht 10,5 ton op de aangedreven as;
 - oplegger/aanhangwagen voorzien van luchtvering;
 - minimaal Euro 2 motor.

Maximale uitsteek aan voor- en achterzijde

Lading mag aan de achterkant van het voertuig tot 1,00 m uitsteken. Een achteruitsteek tussen 1,00 m en 2,00 m moet duidelijk zichtbaar zijn voor de overige weggebruikers. Aan de voorzijde mag de lading tot 2,00 m uitsteken, en moet duidelijk zichtbaar zijn voor de overige weggebruikers. Het aanbrengen van een markeringsbord is pas verplicht als de lading tussen 2,00 m en 3,05 m uitsteekt. Bij een uitsteek van meer dan 3,00 m moeten tevens markeringsborden aan de zijkant worden aangebracht. Boven de 3,05 m moet het transport bij de politie worden aangemeld en is begeleiding verplicht. Bij een uitsteek van meer dan 2,00 m aan de voorzijde en 3,05 m aan de achterzijde is begeleiding voorzien in de wetgeving (zie 'Uitzonderlijk vervoer'). Een lege container wordt als lading beschouwd. Zodra zich lading in de container bevindt wordt deze beschouwd als integraal deel van de trailer en mag deze niet uitsteken.

Verplichte vermelding hoogte in inches en voeten

Alle voertuigen die meer dan 3 meter hoog zijn, moeten in de bestuurderscabine een aanwijzing van hun hoogte hebben in inches en voeten. Het document moet aangebracht worden op een plaats waar het gemakkelijk kan afgelezen worden door de chauffeur.

De tekens op het document moeten minstens 4 centimeter groot zijn.

1 voet = 30,48 cm

1 inch = 2,54 cm

3 meter = 9 voet en 10,11 inches

4 meter = 13 voet en 1,48 inch

MILIEUZONES

Ter beperking van de verkeersdrukke en de milieuvervuiling heeft Londen een verkeersdrukkezone en milieuzones ingesteld.

Milieuzone: LEZ charge

De Zone met Lage Uitstoot (LEZ) bestrijkt het grootste gedeelte van Groot-Londen, en valt samen met de grens van de Instantie van Groot-Londen ("Greater London Authority").

Alle wegen, inclusief bepaalde snelwegen binnen de LEZ-grens, maken deel uit van de zone.

Emissienormen

Voertuigen met een MTM van 3,5 ton en meer moeten minimaal voldoen aan de Euro VI norm.

Voertuigen die niet aan de uitstootnormen voldoen, moeten de dagelijkse heffing betalen als ze in de LEZ willen rijden.

De uitstootnormen voor jouw voertuig kunnen in de meeste gevallen bepaald worden aan de hand van de eerste registratiedatum.

Indien nodig kan je controleren of jouw voertuig voldoet aan de uitstootnormen voor de LEZ-zone door gebruik te maken van de "compliance checker" op www.tfl.gov.uk/lezlondon.

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-is-affected>

Registratie

Alle buitenlandse voertuigen moeten rechtstreeks bij TFL (Transport for London) geregistreerd worden om aan te tonen dat zij voldoen aan de uitstootnormen van de LEZ.

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/find-out-if-you-need-to-register>

Voertuigen die niet aan de normen voldoen moeten zich ook laten registreren en moeten een dagelijkse tol betalen. Het toltarief bedraagt voor vrachtwagens **£ 200 per dag** dat men in de zone rijdt.

Hoe werkt de LEZ-zone?

De Zone met Lage Uitstoot (LEZ) geldt 24 uur per dag, 7 dagen per week.

Borden aan de kant van de weg geven aan dat je de LEZ betreedt. Er zijn geen barrières of tolpoorten. De LEZ wordt gecontroleerd met vaste en mobiele camera's die jouw nummerplaat lezen wanneer je de LEZ inrijdt en de nummerplaat opzoeken in een database met geregistreerde voertuigen die voldoen aan de LEZ-uitstoot-normen of die recht hebben op een vrijstelling, geregistreerd zijn voor een korting van 100 % of de dagelijkse heffing hebben betaald.

Het fotografisch beeld van jouw voertuig wordt automatisch gewist als jouw nummerplaat herkend wordt door de TFL-database en aangeeft dat jouw voertuig voldoet aan de uitstootnormen, dat een geldige heffing betaald is, of dat je geen heffing hoeft te betalen omdat jouw voertuig een vrijstelling heeft of geregistreerd is voor een korting van 100 %.

Betalingswijze dagelijkse heffing

Gebruikers van voertuigen die **niet voldoen aan de uitstootnormen** moet een dagelijkse heffing betalen tussen de £ 100 en £ 300 (afhankelijk van de norm).

Je kan maximaal 90 dagen van tevoren betalen, op de dag van de reis, of tot middernacht op de eerste werkdag waarop in de zone gereisd wordt. Je kunt heffingen gelijktijdig voor meerdere voertuigen betalen als je van te voren weet welke voertuigen in de zone zullen rijden en op welke dagen.

De betaling kan online gebeuren met een kredietkaart op: www.tfl.gov.uk/lezlondon.

Je kan ook telefonisch betalen door te bellen naar + 44 20 73108998. Voor het automatische telefonische betalingssysteem dat 24 uur per dag kan gebruikt worden, dien je een klantenrekening te openen.

Daarnaast kan je de heffing ook betalen via een postoverschrijving, daartoe dient men verplicht het formulier "Paying the Low Emission Zone Charge" te gebruiken. Dit formulier kan schriftelijk aangevraagd worden bij: Low Emission Zone, PO Box 4544, Coventry CV6 9DW.

Je kan dit formulier ook downloaden van de website www.tfl.gov.uk/lezlondon.

In geval van betaling per post moet de betaling 10 dagen voor de reisdag bij TFL toekomen.

Op welke manier je ook betaalt, je dient altijd de nummerplaat en de reisdatum mee te delen.

Ultralage-emissiezone: ULEZ charge

Sinds 8 april 2019 voert Londen een ultralage emissiezone (ULEZ) in. De zone waar deze maatregel van toepassing bestrijkt hetzelfde geografische gebied als de Congestion Charge (min of meer het historische centrum van Londen). In de ULEZ geldt hetzelfde principe van in de 'gewone' lage emissiezone: de voertuigen die aan de (ultra)strengere emissienormen voldoen, hoeven geen heffing te betalen op voorwaarde dat het voertuig in kwestie geregistreerd is. Voertuigen die in Groot-Brittannië zijn ingeschreven, worden automatisch herkend door de camera's in de controlepoorten. Dat is niet het geval voor voertuigen die niet in Groot-Brittannië zijn ingeschreven (bv. voertuigen met een Belgische nummerplaat).

Belgische voertuigen die geregistreerd zijn, en die aan de emissienormen voldoen, betalen geen heffing. Niet-geregistreerde voertuigen mogen de ULEZ binnen, mits het betalen van een heffing van £ 100. De dagheffing is geldig tot 24.00 u. van de dag waarop de heffing werd betaald.

Zoals hierboven vermeld valt de ULEZ in dezelfde geografische zone van de **Congestion Charge** (congestieheffing of CC). Beide heffingen staan los van elkaar.

Het doel van de CC is het ontmoedigen van voertuigen om tijdens de spits gebruik te maken van het wegennet waarop de CC van toepassing is. Voertuigen die deze zone binnenrijden moeten een dagelijkse heffing van £ 12,50 betalen, van maandag tot vrijdag (telkens van 07.00 tot 18.00u.).

VERPLICHTE VEILIGHEIDSVERGUNNING VOOR LONDEN

Sinds 1 maart 2021 moeten alle voertuigen met een MTM van meer dan 12 ton over een (elektronische) veiligheidsvergunning beschikken als ze worden ingezet voor transportopdrachten in Greater London.

Dat is het gebied dat wordt afgebakend door de M25, de ring rond Londen, en is hetzelfde gebied van de Lage Emissie Zone in Londen. De veiligheidsvergunning is niet verplicht op de M25 zelf!

Normen voor direct zicht

Deze maatregel werd ingevoerd om het aantal dodehoekongevallen in Londen tot een minimum te beperken. Hiervoor werd een Direct Vision Standard ontwikkeld, een standaard voor direct zicht, met name het gezichtsveld dat de chauffeur rechtstreeks ziet door de ramen van zijn voertuig. Dit direct zicht wordt uitgedrukt in sterren: van nul tot vijf sterren. Om in aanmerking te komen voor de verplichte veiligheidsvergunning, moeten de voertuigen die de zone binnenrijden vanaf 28 oktober 2024 over **minstens 3 sterren** beschikken.

Rekening houdend met deze nieuwe normen voor direct zicht, hebben nagenoeg alle in België ingeschreven langeafstandstrekkers geen enkele ster, en moeten ze worden uitgerust met veiligheidssystemen om in aanmerking te komen voor de veiligheidsvergunning. Deze (extra) veiligheidssystemen zijn:

- Stoepspiegel;
- Frontspiegel;
- Onderrijbeveiliging (niet voor trekkers, enkel voor vrachtwagens);
- Pictogrammen (dodehoeksignalisatie in het Engels);
- Sensoren die de vrachtwagenbestuurder verwittigen over de aanwezigheid van een kwetsbare weggebruiker in de buurt van het voertuig;
- Alarm aan de buitenkant van het voertuig, dat de kwetsbare weggebruiker verwittigt dat de vrachtwagen zal afslaan;
- Dodehoekcamerasysteem.

Neem contact op met jouw vrachtwagendealer

Het is in eerste instantie jouw merkconcessiehouder die je onder meer moet adviseren over het aantal sterren. Jouw dealer zal je ook ondersteunen bij de verschillende stappen van de aanvraag van jouw veiligheidsvergunning.

Sticker

Naast de vergunning dient het voertuig ook uitgerust te zijn met een waarschuwingsticker "warning signage". De verplichte dodehoeksticker van Frankrijk wordt aanvaard.

Boete

De lage emissiezone in Londen wordt gecontroleerd door middel van ANPR-camera's. Van zodra een voertuig de zone binnenrijdt kan het systeem automatisch detecteren of het voertuig in kwestie aangemeld is, en dit zowel voor de veiligheidsvergunning als voor de lage emissiezone.

Houders aan een voertuig die niet in orde zijn met de DVS-norm, riskeren een boete van 550 Britse Pond.

Bijkomende informatie vind je op onderstaande link:

[Direct Vision Standard and HGV Safety Permit - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](https://tfl.gov.uk/direct-vision-standard-and-hgv-safety-permit)

RIJVERBODEN

Algemene regel

Er gelden geen rijverboden op zon- en feestdagen.

Permanente rijverboden

Londen

Voor voertuigen met een totaalgewicht van meer dan 18 ton geldt op het merendeel van de wegen (niet op de snelwegen 'motorways' en sommige verbindingswegen) in Greater London het volgende nacht- en weekendrijverbod:

- van maandag t/m vrijdag van 21.00 uur tot 07.00 uur de volgende dag.
- in het weekeinde van 13.00 uur op zaterdag tot 07.00 uur op maandag.

Voor voertuigen die noodzakelijkerwijze tijdens het rijverbod in Londen moeten zijn om te laden of te lossen en daarvoor gebruik moeten maken van de verboden wegen kan een korte termijn-ontheffing worden aangevraagd bij:

London Lorry Control Team - London Councils -59 Southwark Street

London SE1 0AL, tel. + 44 20 7934 9915, e-mail: lorry.control@londoncouncils.gov.uk

<https://www.lorryroute.com/driving-guide/london-lorry-control-scheme>

Een kaart van het rijverbodoverzicht is aldaar verkrijgbaar. Het rijverbod in Londen wordt streng gecontroleerd en op overtredingen staan zeer hoge boetes.

Lokale rijverboden

Buiten het grondgebied van Londen gelden talrijke beperkingen voor vrachtwagens (stadscentra van grote historische waarde). De beperkingen worden door verkeersborden aangegeven.

TOLWEGEN

HGV Levy

De wegentol in het Verenigd Koninkrijk is van toepassing voor voertuigen met een MTM van meer dan 12.000 kg. Het te betalen tarief (zie verder) hangt af van het gewicht van het voertuig (of combinatie), de Euro-norm en de periode waarin het voertuig zich op het tolplichtige wegennet bevindt.

Belgische transporteurs hebben de mogelijkheid om te betalen **per dag, per week, per maand of per jaar**. Transportondernemers die voor één dag betalen, moeten er rekening mee houden dat het dagelijks tarief geldt van middernacht tot middernacht.

Tarieven

Euro 6 en milieuvriendelijker

Gewicht	Dagtarief	Weektarief	Maandtarief	Jaartarief
12.001 tot 31.000 kg	£ 3	£ 7,50	£ 15	£ 150
31.001 tot 38.000 kg	£ 7,20	£ 18	£ 36	£ 360
38.001 kg en meer	£ 9	£ 28,80	£ 57,60	£ 576

Euro 5 en ouder

Gewicht	Dagtarief	Weektarief	Maandtarief	Jaartarief
12.001 tot 31.000 kg	£ 3,90	£ 9,75	£ 19,50	£ 195
31.001 tot 38.000 kg	£ 9,36	£ 23,40	£ 46,80	£ 468
38.001 kg en meer	£ 10	£ 37,45	£ 74,90	£ 749

De heffing is vrij van btw

Online betalen

Voor het boeken en betalen van de HGV Levy kan je hier terecht: [Pay the HGV levy](#)

Geregistreerde gebruikers kunnen hun bestaande accountgegevens gebruiken. Niet-geregistreerde gebruikers kunnen zich best registreren. Het is niet verplicht om zich te registreren, maar een registratie kan best handig zijn, onder meer uit administratieve en boekhoudkundige overwegingen.

De betaling van de heffing kan op verschillende manieren worden gecontroleerd: boekingsrapporten bij ferrymaatschappen, nummerplaatherkenning door camera's, gewone controles, Mocht blijken dat er nog niet betaald is, zal de chauffeur een boete moeten betalen van £ 300. Zolang de boete niet betaald is, wordt er beslag gelegd op het voertuig.

Congestion Charge

Londen

De congestion charge (CC) moet betaald worden van maandag t/m vrijdag tussen 7 uur en 18 uur, uitgezonderd op officiële feestdagen en van 25 december t/m 1 januari.

De zone, waarin de heffing van toepassing is, wordt afgebakend door de Londense binnenring, meer bepaald de volgende wegen: Euston Road, Pentonville Road, Tower Bridge, Elephant & Castle, Vauxhall Bridge Road, Park Lane and Marylebone Road.

De wijken Baywater, Notting Hill, North en South Kensington, High Street Kensington, Knightsbridge, Chelsea, Belgravia en Pimlico. Op de binnenring zelf moet er geen tol worden betaald.

De heffing bedraagt £ 11,50 en kan vooraf betaald worden. Voor dit bedrag kan men de tolzone onbeperkt in- en uitrijden, op voorwaarde dat dit op dezelfde dag van de betaling van de heffing gebeurt (voor 22 u.). Wie later betaalt, riskeert een boete.

Je ontvangt geen ticket of pasje, alle voertuigbewegingen worden geregistreerd via een camera-systeem, die aan elke toegangsweg van de tolzone is geïnstalleerd. Elke nummerplaat wordt gefotografeerd. Op het moment dat de heffing is betaald (voor of na de passage), wordt de nummerplaat uit het centrale computersysteem gewist.

De heffing kan betaald worden via internet, telefoon, SMS of in betaalterminals die met de letter C staan aangeduid.

Meer informatie is te vinden op <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

Durham

In Durham in het noord-oosten van Engeland dient men ook een congestion charge te betalen om de binnenstad te betreden (Saddler Street). De tolheffing bedraagt £ 2.

De periode van heffing geldt van 10.00 tot 16.00 uur van maandag tot zaterdag.

Meer info:

<https://www.durham.gov.uk/article/3437/Durham-Road-User-Charge-Zone-congestion-charge>

M6

Op de M6 tussen Birmingham en Walsall wordt tol geheven.

Het toltraject begint bij afrit 3A noorden van Birmingham, Sutton Coldfield-West Bromwich - Walsall, en eindigt bij afrit 11A. Het toltarief bedraagt tussen de £ 9 en £ 11,80.

Bij gebruik van het elektronische TAG-systeem geniet je 5% korting.

Voor meer info zie <https://www.m6toll.co.uk/>

Bruggen en tunnels

Voor een aantal bruggen en tunnels dient tol te worden betaald. De tarieven zijn te downloaden van de website van de betreffende tunnel of brug.

Dartford - Thurrock Crossing:

Voor de Dartford kan het best betaald worden met een prepaid account, dit is ook de goedkoopste oplossing. Tussen 22 uur en 6 uur is het gebruik van de crossing gratis.

Voorafbetaling (prepay): zonder account

- online via: <https://www.gov.uk/pay-dartford-crossing-charge>
- via het telefoonnummer 0044/300.3000.120 (*)
- via een verkooppunt: een overzicht van de verkooppunten vind je hier: <https://www.payzone.co.uk/consumers/> (cashbetaling is mogelijk)

Voorafbetaling (prepay): met account

- online via <https://www.gov.uk/pay-dartford-crossing-charge>

- selecteer: 'set up an account'. Hier kan je alle voertuigen registeren die de Dartford-Crossing (eventueel) zullen gebruiken. Je stort vooraf een bepaald bedrag op jouw account (minimum £ 10). Dit bedrag kan gebruikt worden voor alle voertuigen die op jouw account geregistreerd zijn. Het is belangrijk om regelmatig het saldo op jouw account te controleren en bij te storten indien nodig. Via dit systeem geniet je van bovenstaande kortingen.

Nabetaling (postpay)

De betaling voor de crossing dient te gebeuren vòòr middernacht van de dag volgend op de dag van het gebruik van de crossing.

- online via <https://www.gov.uk/pay-dartford-crossing-charge>
- via het telefoonnummer 0044/300.3000.120 (elke dag bereikbaar van 5 uur tot middernacht).

De boete voor het niet tijdig betalen van de Dartford Crossing bedraagt £ 70. Dit bedrag wordt met de helft verminderd indien je betaalt binnen de 14 dagen. Dit bedrag kan ook verhoogd worden tot £ 105 indien je de boete niet (tijdig) betaalt. Dit bedrag houdt geen rekening met het bedrag van de crossing zelf. Die moet dus ook nog worden betaald.

Wie in noordelijke richting rijdt, moet zo snel mogelijk de juiste rijstrook kiezen. Wie gebruik wil maken van de westelijke tunnel (hoogtebeperking van 4,8 m) moet op de eerste of tweede rijstrook rijden. De derde en vierde strook zijn voorbehouden voor de oostelijke tunnel, waar een hoogte-beperking van 5,00 m van toepassing is. Voertuigen met een hoogte van meer dan 5,00 m, zijn niet toegelaten in de tunnel. Als het voertuig zich niet op de juiste rijstrook bevindt, wordt het afgeleid met vertragingen en een (mogelijke) boete tot gevolg.

Humber Bridge – Humberside:

<https://www.humberbridge.co.uk/humberbridge/toll-charges-restrictions/>

Mersey Tunnels – Liverpool:

<https://www.merseytunnels.co.uk/>

Severn Bridge – Engeland-Wales:

<https://severnbridge.co.uk>

Tamar Bridge – Plymouth:

<https://www.tamarcrossings.org.uk/>

Tyne Tunnels – Newcastle-upon-Tyne:

<https://www.tt2.co.uk/>

ISPM 15-NORM VOOR PALETTEN

Voor alle handel van buiten de EU geldt de verplichting dat het houten verpakkingsmateriaal moet voldoen aan de eisen gesteld door de internationale fytosanitaire norm ISPM 15. In de praktijk betekent dit een hittebehandeling van het hout. Deze standaard wordt na de brexit verplicht voor de handel met het Verenigd Koninkrijk.

Houten verpakkingsmateriaal (verpakkingsdozen, kratten, paletten, stuw hout) kan op dit moment nog vrij circuleren tussen het VK en de EU. Maar wanneer de wegen tussen Londen en Brussel eind 2020 zonder handelsakkoord zullen scheiden (het “no deal” scenario) zal het houten verpakkingsmateriaal moeten voldoen aan de ISPM 15 internationale standaard.

Deze beschrijft de methoden waarmee hout behandeld moet worden zodat het zeker is dat er geen schadelijke organismen meer in het hout aanwezig zijn. Sinds 2015 is een hittebehandeling de enige nog toegelaten behandelingsmethode.

Het hout wordt bovendien gecertificeerd met een opdruk met het ISPM 15-logo alsook het land van herkomst. Houten plaatmateriaal zoals spaanplaat, OSB en multiplex zijn niet onderworpen aan de norm omdat ze bij hun productie al een hitteproces ondergingen. Gecertificeerd hout dat wordt hergebruikt of hersteld moet opnieuw worden gecertificeerd.

Verplicht bij in- en uitvoer met VK

Sinds 1 januari 2021 maakt het Verenigd Koninkrijk definitief geen deel meer uit van de EU. Dit betekent zeer concreet dat vanaf dan voor de handel met het VK bijvoorbeeld, paletten moeten hittebehandeld zijn en voorzien van het ISPM 15-merkteken. De controles op het houten verpakkingsmateriaal bij invoer in het VK zullen risico gebaseerd gebeuren.

Ook bij invoer in de EU zijn alle vormen van hout onderworpen aan een fytosanitaire invoercontrole indien afkomstig van welbepaalde landen buiten de Unie. Dit is ook relevant voor het binnenbrengen van houten verpakkingsmateriaal in de EU. Ongeacht of het daadwerkelijk wordt gebruikt voor het vervoer van allerhande voorwerpen, moet dit materiaal voldoen aan de behandeling en het merkteken als vermeld in de internationale norm voor fytosanitaire maatregelen ISPM 15.

Wat kan je doen?

Je kan als vervoerder een aantal zaken doen om te vermijden dat je voor onaangename verrassingen komt te staan:

- Ga na welke soorten verpakkingshout je zelf gebruikt om goederen naar het VK te vervoeren.
- Neem indien nodig contact op met je leverancier van verpakkingshout en kies uit voorzorg alleen voor verpakkingshout dat aan het ISPM 15-label voldoet.
- Eis van je opdrachtgevers dat zij alleen verpakkingshout gebruiken dat aan de ISPM 15-eisen voldoet.
- In het geval van import is het raadzaam te controleren of de houten verpakkingen en stuw hout behandeld en gemarkeerd zijn conform ISPM 15.

In België is het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) belast met het toezicht op de toepassing van deze norm. WOOD.BE is de erkende instelling die Belgische bedrijven kan certificeren volgens de ISPM 15-norm.

Je kan een lijst van Belgische bedrijven die gecertificeerd ISPM 15-verpakkingshout op de markt brengen, terugvinden op de website www.wood.be/certificaten/verpakkingshout

ILLEGALEN AAN BOORD

De asielwet in het Verenigd Koninkrijk bestaat al sinds 1999 en voorziet in een boete voor zowel de houder van het voertuig als de chauffeur. Sinds 13 februari 2023 is de wetgeving nog verstrengd en werden de (al zware) boetes opgetrokken.

De maximumboete voor het clandestien binnenbrengen van illegalen wordt opgetrokken van 2.000 Britse Pond per verantwoordelijke per illegaal naar 6.000 Britse Pond bij een eerste overtreding of 10.000 Britse Pond voor een tweede overtreding tijdens de voorbije vijf jaar. Voor alle duidelijkheid: deze boetes zijn zowel op de chauffeur als op de transporteur van toepassing. Samen gaat dit dus over een maximumboete tot 20.000 Britse Pond.

De maximumboete voor een onvoldoende beveiligd voertuig bedraagt 1.500 Britse Pond per verantwoordelijke bij een eerste incident en 3.000 Britse Pond voor een tweede incident tijdens de voorbije vijf jaar.

Beveilig, controleer en registreer

Het gaat in eerste instantie om het beveiligen van het voertuig. Bij huifwagens gaat het om een strak aangespannen TIR-koord die aan de uiteinden beveiligd zijn met een zegel of een slot. Als er tijdens een rit een controle plaatsvindt, moet het slot opnieuw worden gecontroleerd en moet er (indien nodig) een nieuwe zegel worden aangebracht. Het is aan de transportondernemingen om er op toe te zien dat de chauffeur voldoende beveiligingsmiddelen, reservesloten en/of reservezegels bijheeft, ook bij voertuigen met vaste kast of koelopbouw.

Aan chauffeurs wordt gevraagd om het voertuig te controleren wanneer het voor het eerst wordt geladen. Tijdens het laden in risicovolle omgevingen moet de chauffeur erop toezien dat er geen onbevoegde personen het voertuig betreden.

Bij elke stop en/of controle moeten chauffeurs een nieuwe controle uitvoeren. Concreet is het aan de vrachtwagenbestuurder om te checken of er geen tekenen zijn van schade of sabotage aan de TIR-koorden, zegels of sloten in combinatie met een check van de onderkant van het voertuig en het dak.

Checklist voertuig

Voor het luik registratie, zal er strenger worden toegezien op de aanwezigheid van een checklist in het voertuig. Deze verplichting bestaat al sinds 1999, maar er werd nauwelijks op gecontroleerd.

Door de stevige verhoging van de boetes, loont het absoluut de moeite om jouw chauffeurs op te roepen om de controlelijst in te vullen. Op deze checklist moet de datum worden ingevuld, de gegevens van het voertuig en de uitgevoerde controles. De chauffeur moet het document ook telkens ondertekenen.

Als werkgever moet je ervoor zorgen dat de chauffeur altijd voldoende controlelijsten aan boord heeft. Het document in kwestie kan je opvragen bij TLV.

WINTERUITRUSTING

Sneeuwkettingen

Sneeuwkettingen zijn niet verplicht, maar het gebruik ervan is evenmin verboden. Het gebruik wordt bepaald door een algemene regel: "een band mag niet onaangepast zijn aan de omstandigheden waaraan hij onderworpen wordt". Voorbeeld als er geen sneeuw is of als er mogelijk beschadiging van het wegdek kan volgen.

Winterbanden

Het gebruik van winterbanden is niet verplicht. Hier geldt dezelfde regeling als voor sneeuwkettingen: "Een band mag niet onaangepast zijn aan de omstandigheden waaraan hij onderworpen wordt".

Voor voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton is het minimum wettelijk profiel 1 mm op 3/4 van het centrale deel van het loopvlak, en dat voor de volledige omtrek van de band.

De Road Haulage Association beveelt in winterse omstandigheden echter een 5 mm diep profiel aan.

TIPS & TRICKS

Breng de goederenstromen en logistiek in kaart: Is je route van vandaag nog deze van morgen? Wie is de goederenbehandelaar/de rederij - welke haven?

Maak goede afspraken met de klant over: wachttijden, multi-stops (vb. high risk goederen), ...