

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XII

## Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

Nr. 5

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 oktober 1996

In december 1995 zijn door de kamerleden Blaauw en Verbugt schriftelijke vragen gesteld over de consequenties van **het gebruik van breedbanden voor het Nederlandse wegennet**. Op 21 december 1995 heb ik de Kamer hierover schriftelijk geantwoord (Aanhangsel Handelingen nr. 398, vergaderjaar 1995–1996). Op dat moment beschikte ik echter over onvoldoende informatie over de macro-economische effecten van het gebruik van dit type band. Derhalve heb ik u toegezegd een aanvullende studie te laten verrichten. Deze is inmiddels afgerond en geeft nader inzicht in de volgende aspecten:

1. Het gebruik van breedbanden op aanhanger- en opleggerassen (getrokken assen)
2. Het gebruik van breedbanden op aangedreven assen
3. Wijziging van het maximaal toelaatbaar voertuiggewicht

Hieronder geef ik puntsgewijs de belangrijkste conclusies weer.

#### 1 Conclusies gebruik breedbanden op getrokken assen

In het onderzoeksrapport is uitvoerig aandacht besteed aan de effecten van het gebruik van breedbanden op getrokken assen, aangezien de vraag van de kamerleden Verbugt en Blaauw hierop was gericht. Op grond van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

a. Het Nederlandse hoofdwegennet is berekend op de huidige wegbelasting en op de verwachte groei van de belasting. Bij het verhardingsontwerp is rekening gehouden met het gebruik van breedbanden op getrokken assen.

b. Bij gebruik van breedbanden op alle getrokken assen nemen, ten opzicht van de nulsituatie (geen breedbanden), de jaarlijkse onderhoudskosten voor het Nederlandse hoofdwegennet en het provinciale wegennet

toe met circa 50 miljoen gulden. De baten voor de bedrijfstak bedragen circa 110 miljoen gulden.

c. De besparing op het aantal ritten, door het iets hogere netto laadvermogen, heeft nauwelijks invloed op het terugdringen van de congestievorming.

d. De toepassing van breedbanden op getrokken assen levert enkele positieve milieu-effecten op, waaronder een reductie van het energieverbruik en van de emissie van uitlaatgassen, beide met circa 1,2 procent. Daarnaast nemen ook de rubberbehoefte van de bandenindustrie en de afvalstroom van oude rubberbanden enigszins af.

Ten slotte merk ik op dat medio 1993 reeds 75 procent van de getrokken assen was voorzien van breedbanden. De genoemde voordelen zijn dus al grotendeels geïncasseerd.

## **2 Conclusies gebruik breedbanden op aangedreven assen**

Bij montage van breedbanden op aangedreven assen is de contactdruk tussen band en wegdek, die wordt bepaald door de combinatie van aslasten en bandenspanning, bepalend voor de schade die ontstaat aan de wegverharding. De montage van breedbanden op aangedreven assen zal de bedrijfstak een voordeel opleveren van circa 81 miljoen gulden. De kosten voor de wegbeheerder worden bepaald door de combinatie van bandenspanning en aslasten. De volgende conclusies kunnen worden getrokken uit het onderzoek:

a. Een indicatieve kosten/baten-analyse laat zien dat bij montage van breedbanden op aangedreven assen bij een maximale bandenspanning van 8,5 atmosfeer de kosten voor de wegbeheerder circa 58 miljoen gulden bedragen.

b. Wanneer de bandenspanning wordt verhoogd van 8,5 naar 10 atmosfeer, lopen de onderhoudskosten op tot circa 102 miljoen gulden. De baten voor de bedrijfstak zullen iets lager zijn dan de bovengenoemde 81 miljoen gulden, omdat overschrijding van de door de fabrikant voorgeschreven maximale bandenspanning tot extra kosten voor de transporteur zal leiden.

c. De aangedreven as is doorgaans ook de zwaarst belaste as. Overbelading van de vrachtwagencombinatie heeft tot gevolg dat de wettelijk toelaatbare belasting op de aangedreven as veelal wordt overschreden. Dit wordt zichtbaar door vervorming van de band. Voor de Politie is dit een duidelijke indicatie voor overbelading. Deze vervorming van de band kan echter worden tegengegaan door de bandenspanning te verhogen, zodat de overbelading niet direct met het oog waarneembaar is. De bandenspanning is niet aan een wettelijk maximum gebonden. Juist de combinatie van een te hoge aslast (hoger dan 11,5 ton) en een te hoge bandenspanning heeft echter desastreuze gevolgen voor de levensduur van de verharding. In het ongunstigste geval kan de levensduur met dertig tot maximaal veertig procent worden verkort. De kosten voor de wegbeheerder zullen hierdoor veel hoger oplopen dan de bovengenoemde bedragen.

De EU vervoersrichtlijn (85/3/EEG), evenals de Nederlandse wetgeving ter zake, maken het gebruik van breedbanden op aangedreven assen niet aantrekkelijk: voor aangedreven assen met breedbanden geldt een lagere maximale aslast (10 ton) dan voor assen met normale banden (11,5 ton). Hoewel er momenteel geen verbod bestaat op het monteren van

breedbanden op aangedreven assen, worden ze slechts sporadisch toegepast. De verwachting is echter dat binnen afzienbare termijn speciale breedbanden voor aangedreven assen op de markt zullen verschijnen. Wanneer deze ontwikkeling doorzet overweeg ik de volgende maatregelen:

\* Aanscherping van de controle op overbelading.

\* Onderzoek naar de vraag in hoeverre een wettelijk maximum kan en moet worden gesteld aan de bandenspanning in relatie tot het draagvermogen (contactdruk tussen band en wegdek) van de breedband.

### **3 Conclusies wijziging van het maximaal toelaatbaar voertuiggewicht**

a. In het verleden is in de EU voorgesteld het maximaal toelaatbare voertuiggewicht voor zowel het nationale als het internationale vervoer te harmoniseren. In Nederland zou het maximaal toelaatbare voertuiggewicht voor het binnenlandse vervoer daardoor dalen van 50 naar 40 ton. Dit zou de nodige nadelige consequenties hebben voor de economie, het milieu en de verkeersveiligheid. De lidstaten konden het echter niet eens worden over aanpassing van de richtlijnen. De onlangs aangenomen EU richtlijn «afmetingen en gewichten in nationaal en internationaal vervoer (96/53/EG)» hanteert dan ook de maximaal toelaatbare gewichten uit de oorspronkelijke richtlijn uit 1985.

b. Verhoging van het maximaal toelaatbaar voertuiggewicht naar bijvoorbeeld 60 ton heeft naar verwachting slechts een marginaal effect op het beperken van de congestie op het Nederlandse hoofdwegennet. In de bijgevoegde notitie<sup>1</sup> wordt op pagina 51 aangegeven welke overige consequenties zijn verbonden aan het verhogen, c.q. verlagen van het wettelijk toegestane maximale voertuiggewicht met 10 ton.

Ten slotte vermeld ik graag dat de bijgevoegde notitie «Breedbanden en zwaar verkeer» in goed overleg met het bedrijfsleven tot stand is gekomen.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, teken ik,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.