

MINISTER CAMIEL EURLINGS KOMT BELOFTE NA:

Ecocombi's terug naar 60 ton

De positieve conclusies van het TNO-onderzoek naar de effecten van 60 tons ecocombi's op kunstwerken hebben minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat doen besluiten de oude gewichtsgrens van 60 ton weer in ere te herstellen. Het Nationaal Mobiliteitsberaad heeft gisteren al met het voorstel ingestemd. Vandaag wordt de Tweede Kamer geïnformeerd. De terugkeer van de 60 tons ecocombi is daarmee bijna een feit. TLN kan terugblikken op een succesvolle lobby.

Bij de start van de ervaringsfase voor ecocombi's – op 1 november 2007 – was van échte feestvreugde geen sprake. Debet daaraan was het besluit van minister Camiel Eurlings om toch vast te houden aan het lagere maximumgewicht van 50 ton in plaats van 60 ton. De minister negeerde hiermee een duidelijke Kamermeerderheid van CDA, PvdA, VVD en PVV. In het door TLN bepleitte Algemene Overleg (AO) van 4 oktober 2007 benadrukten de woordvoerders van deze vier partijen juist nog eens het belang van de 60 ton en wezen ze de minister erop dat de angst ten aanzien van de bruggen en viaducten niet terecht was. De Kamerleden kregen hun informatie uit een door TLN geïnitieerde contra-expertise door ingenieursbureau Oranjewoud. Daaruit bleek dat 60 tons ecocombi's juist voor een lagere, gunstigere belasting zorgen dan normale combinaties van 50 ton. Uit aanvullend onderzoek van Oranjewoud bleken ecocombi's ook ten aanzien van de dwarskrachten in kunstwerken gunstiger te scoren. De onderzoekresultaten van Oranjewoud bleken wel voldoende om de Tweede Kamer, maar niet de minister te overtuigen. Volgens Eurlings waren de berekeningen van Oranjewoud onvoldoende representatief voor alle in Nederland voorkomende kunstwerken en belastingssituaties. Daarnaast was er nog teveel onduidelijkheid over de technische staat van veel oudere kunstwerken.

Nauw betrokken

De acties van TLN tot behoud van de 60 ton leidden er uiteindelijk wel toe dat de minister toezegde nieuw onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de effecten van 60 ton ecocombi's op kunstwerken. Naast de belasting op sterkte zou hierin ook rekening moeten



De ecocombi's van 60 ton staan weer in de startblokken.

worden gehouden met het belang van de levensduur. De minister gaf toen aan – uiteraard afhankelijk van de uitslag van het onderzoek – te zullen kijken of een verhoging naar 60 ton mogelijk is. Tijdens de Algemene Ledenvergadering van TLN in november heeft de minister die boodschap voor een volle zaal nog eens bevestigd. De opdracht voor het nieuwe, onafhankelijke onderzoek is eind 2007 naar TNO gegaan. In het kader van het onderzoek heeft TNO onder meer een vergelijking gemaakt tussen de berekeningen uit de onderzoeken van het Oranjewoud-rapport en de berekeningen uitgevoerd door de Bouwdienst van RWS. Daarnaast hebben de onderzoekers een oordeel gegeven over de effecten op de kunstwerken voor de toelating van 60 tons ecocombi's ten opzichte

van 50 ton (vijf-assige) reguliere trekkeropleggercombinaties (TOC). Daarbij is rekening gehouden met zowel de sterkte als de levensduur van kunstwerken, de huidige conditie en het daarnaar lopende onderzoek van Rijkswaterstaat (RWS), het onderscheid tussen betonnen kunstwerken gebouwd vóór en ná 1975 en de gedachte dat twee tot drie 60 tons ecocombi's in principe qua vervoerscapaciteit drie tot vier 50 tons TOC's kunnen vervangen. Via een begeleidingsgroep is TLN nauw betrokken geweest bij dat onderzoek.

Aanmerkelijk beter

Het eindrapport van TNO is begin april opgeleverd. De belangrijkste conclusie van het rapport is dat vervanging van 50 ton TOC's door 60 tons ecocombi's geen

ongunstige invloed heeft op kunstwerken. TNO heeft hier wel de voorwaarde aan verbonden dat het hogere totaalgewicht van een ecocombi voldoende gelijkmatig is verdeeld over de grotere voertuiglengte van de ecocombi. Volgens TNO is dat het geval als de afstand tussen de voorste en de achterste as van de ecocombi ten minste 18 meter bedraagt. De onderzoekers van TNO waren eerst van plan om de maximale aslast van niet-aangedreven assen van de ecocombi te beperken tot 8,5 ton. TLN heeft dat kunnen voorkomen door duidelijk te maken dat deze voorwaarde niet realistisch is en in de praktijk ook niet handhaafbaar is voor de politie.

Geen ongunstige effecten

Het onderzoek van TNO bevestigt nog eens dat het vervangen van een TOC door een 60 ton ecocombi zowel voor de buiging als de dwarskrachten van kunstwerken geen ongunstige effecten heeft. In de meest ongunstige positie van de brug, naast de oplegging (pijler), scoort de ecocombi zelfs aanmerkelijk beter dan de TOC. De conclusies gelden niet alleen voor bruggen met een korte overspanning maar ook voor bredere bruggen en bruggen met doorgaande liggers/platen over meerdere steunpunten. Uit recent onderzoek van RWS blijkt dat de huidige toestand van vooral oudere kunstwerken aanleiding geeft tot zorg (zie ook T&L nummer 8). Bij gewapend en voorgespannen beton geldt dat voornamelijk voor de draagkracht met betrekking tot de dwarskracht. Door verschillende redenen – onder meer lagere betontreksterkte dan beoogd en te optimistische dimensioneringsregels van vóór 1975 – blijkt de conditie van deze bruggen te wensen over te laten. Het TNO-rapport zegt hierover het volgende: 'Omdat de vervanging van 50 tons TOC's door 60 tons ecocombi's geen ongunstige effecten heeft op de kunstwerken, is de huidige toestand van de bruggen geen reden om de vervanging tegen te houden.' Dat is duidelijke taal. Het betekent ook dat als straks de 60 ton ecocombi weer is toegestaan, er geen reden meer is om kunstwerken te voorzien van een verbodsbord voor voertuigen boven de 50 ton. Nu gebeurt dat nog bijvoorbeeld bij de bruggen op de A12 bij Driebergen en Maarsbergen. Deze zijn niet opengesteld voor ecocombi's met een gewicht van boven de 50 ton.

Geen bezwaar

De meeste bruggen in Nederland zijn ontworpen voor 60 ton. Op N-wegen komen echter ook lichtere klassen bruggen voor. Voor deze bruggen, die nu ook zijn opengesteld voor 50 tons combinaties, ziet TNO ook geen reden om ze af te sluiten voor 60 tons ecocombi's. In het onderzoek is ook gekeken naar de vraag of ecocombi's bijdragen aan extra verkorting van de levensduur door corrosie en toename van de belasting. Volgens TNO is dat niet het geval. Aantastingmechanismen als corrosie verlopen onafhankelijk van het verkeer en scheurvorming is gerelateerd aan optredende spanningen. En die zijn bij een ecocombi niet groter dan bij een gewone 50 tons TOC. Ook ten aanzien van de vermoeiing ziet TNO geen problemen. Zowel voor betonnen als stalen bruggen is er volgens TNO geen bezwaar tegen vervanging van 50 tons TOC's door 60 tons ecocombi's. Samengevat: op basis van het TNO-rapport bestaan er geen redenen om het gewicht voor ecocombi's niet te verhogen naar 60 ton. De minister onderschrijft die conclusie gelukkig ook. Hij is zijn eerdere belofte nagekomen door de wijziging direct na het doornemen van het TNO-rapport ook in werking te zetten. Na het nodige voorbereidende werk heeft het Nationaal Mobiliteitsberaad – het overleg tussen minister en decentrale overheden – gisteren ingestemd met het voorstel van de minister om het gewicht te verhogen naar 60 ton. Vandaag zal de minister de Tweede Kamer per brief informeren.

Echt van start

De grote vraag is natuurlijk wel wanneer de 60 tons ecocombi's weer de weg op mogen. Dat zal naar verwachting nog wel enkele weken duren. Alle bestaande ontheffingen zijn immers gebaseerd op 50 ton en die moeten worden omgezet naar 60 ton. De RDW zal de betreffende wegbeheerders moeten benaderen en deze zullen opnieuw toestemming moeten geven. Er is overigens geen reden aan te nemen dat wegbeheerders eerder afgegeven ontheffingen niet opnieuw voor een hoger gewicht van 60 ton zullen afgeven. Qua voertuigafmetingen verandert er immers niets. Met de gewichtsverhoging naar 60 ton kan de ervaringsfase straks écht van start. Op dit moment zijn er in totaal ongeveer negentig ecocombi's in gebruik: zo'n zeventig minder dan tijdens de laatste proef. En dat was natuurlijk niet de bedoeling van de ervaringsfase. De nieuwe gewichtsgrens zal daar – in combinatie met de veel uitgebreidere inzetmogelijkheden van de ervaringsfase – snel verandering in brengen. Veel ondernemers staan te trappelen om stilstaande 60 tons ecocombi's weer in gebruik te nemen of nieuwe in te zetten. De verwachting van TLN is dan ook dat het aantal ecocombi's op de weg snel zal stijgen. En dat is een goede zaak. Want de positieve effecten van ecocombi's op het gebied van milieu, klimaat, veiligheid en doorstroming komen daardoor veel beter tot hun recht.

Auteur is beleidsadviseur bij TLN



Een bedrijf als Tielbeke kan weer opgelucht ademhalen als de 60-tonners weer de weg op mogen.