

Bijdrage bandensector aan duurzame mobiliteit

Op 21 december 2018 werd het ontwerp van het Klimaatakkoord aan het kabinet gepresenteerd. In dit ontwerp is, als onderdeel van het hoofdstuk Mobiliteit, ook een passage gewijd aan de bijdrage die banden en bandgebruik kunnen leveren aan de beoogde CO₂-reductie.

Wij onderschrijven de noodzaak tot CO₂-reductie ten zeerste en hebben namens de Nederlandse bandenbranche actief bijgedragen aan het bedenken en tot stand brengen van zinvolle activiteiten en maatregelen in dit kader. Toch kunnen wij de wijze waarop deze in het ontwerp Klimaatakkoord terecht zijn gekomen en verwoord zijn niet integraal ondersteunen. Dat komt onder meer omdat daarin onvoldoende oog is voor de samenhang van verschillende eigenschappen die een band moet hebben, veiligheid voorop.

Daarom roepen wij op tot de volgende maatregelen:

- **Stimuleer** dat alle voertuigen op de **juiste bandenspanning** rijden. Alleen al voor personenwagens zou dit 0,6 Mton CO₂ besparen.¹ Bovendien draagt de juiste spanning bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid, verminderen van extern afroegeluid en verminderen van de bandenslijtage. Dit kan op de volgende manieren:
 - Investeer langdurig in **bewustwordingscampagnes**; gedragsverandering kost tijd.
 - Stimuleer aanschaf en **gebruik TPMS**², ook in het vrachtverkeer.
 - Investeer in **sensoren in het wegdek** om de bandenspanning te controleren.Momenteel rijdt slechts 48% van de personenwagens volledig op de juiste spanning.³ Een jaarlijkse verbetering van 5% zou in 2030 leiden tot 82%, ofwel een **CO₂-reductie van 0,5 Mton**.
- **Stimuleer bandenvernieuwing, goede uitlijning en gebruik van zuinige banden in het wegtransport**, o.a. via **aanbestedingen en subsidie** (bijvoorbeeld uit het fonds vrachtwagenheffing, zoals in Duitsland). Het wegtransport zorgt in Nederland voor ruim 7 Mton CO₂-uitstoot. Via optimalisatie van banden is een besparing mogelijk van 2,5-11%⁴, ofwel **0,18-0,8 Mton CO₂-reductie**.
- Stel **eisen aan het wegdek** m.b.t. rolweerstand. De variatie in rolweerstand tussen verschillende wegdektypen in Nederland is ca. 30%.⁵ Aanpassen van wegdekken op A- en N-wegen kan een brandstofbesparing van 2-3%⁶ opleveren, ofwel **0,5-0,75 Mton CO₂-reductie**.
- Investeer in vergroten van de **bekendheid en handhaving** van het **bandenlabel**, alvorens de eisen hiervoor aan te scherpen. Momenteel blijkt slechts 25% van de automobilisten bekend met het bandenlabel⁷ en blijkt 9% van de labels onjuist.⁸ Bij een grotere bekendheid zullen meer voertuiggebruikers bewust (kunnen) kiezen voor banden met een lagere rolweerstand. Veranderen van de labelklassen daarentegen zal de verwarring over het label alleen maar vergroten en het vertrouwen hierin verkleinen.

Bij elkaar opgeteld zouden deze maatregelen in 2030 dus al snel **1,5 Mton CO₂-besparing** kunnen opleveren. Veel meer dan de door het PBL berekende besparing van 0,1-0,5 Mton uit het Klimaatakkoord, waarin bovendien ook andere gedragsverandering is meegerekend.

Op de volgende pagina schetsen wij enige achtergrond en 'randvoorwaarden' van waaruit deze voorgestelde maatregelen ontstaan zijn.

¹ Factsheet Kiesdebesteband

² Tyre pressure monitoring system. Daarbij gaat het dan om het zogenaamde 'directe systeem', dat per band de actuele spanning meet.

³ Nulmeting bandenspanning. M+P, 17 december 2018.

⁴ De truck van de toekomst. TNO, 2013.

⁵ Influence of road surface type on rolling resistance – Results of the measurements. M+P, 2013

⁶ De Nederlandse overheid voorziet zelfs 4% mogelijke brandstofbesparing: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2018/9

⁷ Bandenbewustzijn Nederlandse automobilist 2013-2016-2018. Achmea, 2018

⁸ Market Surveillance Action for Tyres 2015 – Final Report. August 2018

Context

Vanuit de Nederlandse overheid is de belangstelling voor banden steeds breder geworden. Zo lag de nadruk zo'n tien jaar terug op de 'stille band', wat al na enkele jaren werd ingehaald door aandacht voor het bandenlabel. Daarin verbreedde de focus naar veiligheid (grip op nat wegdek), geluid (extern) én rolweerstand. De grenswaarden daarvoor worden elke paar jaar aangescherpt. En via de campagnes Kiesdebesteband en 'Geef je banden lucht' is er nu ook aandacht voor winterbanden, bandenspanning en slijtage.

Voor bandenfabrikanten is het de uitdaging om zoveel mogelijk eigenschappen te optimaliseren en te combineren in één band. Banden zijn dan ook complexe en hoogtechnologische producten. Ze zijn het enige element dat een voertuig verbindt met de weg en worden primair ontworpen om een voertuig veilig van A naar B te kunnen verplaatsen. Dat begint ermee dat banden geschikt⁹ moeten zijn voor het voertuig waarop zij gemonteerd worden, dat zij bestand zijn tegen een stootje, dat zij richtingsstabiel zijn (voorwaarts en zijwaarts) en dat zij voldoende grip bieden bij uiteenlopende typen wegdek, temperaturen en weersomstandigheden.

Maar daar blijft het niet bij: behalve de overheid hebben ook voertuigfabrikanten, -eigenaren en -berijders tal van wensen en eisen. Denk aan afrogluid (binnen en buiten het voertuig), slijtvastheid, bestandheid tegen veroudering/uitdroging, kilometrage, bescherming tegen lekkage, comfort, vernieuwbaarheid (bij truck- en busbanden), uiterlijk, een lage aanschafprijs en ga zo maar door.

Al deze eigenschappen combineren is niet eenvoudig, vandaar de miljarden die jaarlijks wereldwijd worden uitgegeven aan de R&D van banden. Sommige eigenschappen laten zich immers heel moeilijk verenigen of stellen zelfs tegengestelde eisen aan ontwerp en samenstelling van een band. Dat dwingt dus tot keuzes maken.

Desalniettemin zien wij goede mogelijkheden om via banden bij te dragen aan de CO₂-reductie van de mobiliteitssector. Daarbij is het volgens ons van belang om het volgende in acht te nemen voor een optimale maatschappelijke opbrengst:

- Laat de voertuiggebruiker **bewust kiezen** voor 'de beste band': daaronder valt veiligheid, duurzaamheid, geluid en nog veel meer.
- Vind een **juiste balans** tussen verschillende milieuaspecten van banden, over de hele levenscyclus van het product, inclusief de recycling.¹⁰
- Zorg voor **duurzaam, consistent beleid** en indien nodig internationale/Europese regelgeving. Er worden immers geen banden uitsluitend voor de Nederlandse markt geproduceerd en de ontwikkeling van banden is complex, tijdrovend en kostbaar.¹¹
- Maak voertuigberijders bewust van het effect van **bandkeuze én -gebruik** op CO₂-uitstoot. Niet alleen de band zelf, maar ook de spanning en montage (balans en uitlijning) zijn van invloed op de rolweerstand.
- Focus op de **combinatie band-wegdek-voertuig-berijder**; een band alleen stoot geen CO₂ uit.

Wij vertrouwen erop u middels deze informatie meer inzicht te hebben verschaft in de complexiteit van en de mogelijkheden voor het realiseren van CO₂-reductie via banden en onze bereidheid daaraan een zinvolle bijdrage te leveren.

⁹ Heeft de band de juiste maat, kan de band het voertuig dragen en kan de band de snelheid van het voertuig aan?

¹⁰ Vanuit de producentenverantwoordelijkheid in Europa voor inzameling en herverwerking van gebruikte autobanden wordt voor iedere nieuwe band een gebruikte band teruggenomen door de bandenindustrie. Nederland is een van de koplopers hierin, met als resultaat o.a. een jaarlijkse CO₂-besparing van 65 kton. Bron: Ecotest RecyBEM.

¹¹ De ontwikkeling en introductie van een nieuw type band duurt jaren. Te beginnen met R&D, proefproductie, rijproeven en ontwerp voor specifieke voertuigtypes. Daarna volgt introductie, marketing en sales voor de eerste montage en/of de vervangingsmarkt. Waarbij ook een heel traject van typegoedkeuring en aanpassing van productielijnen nodig is.