

Vergaderjaar 2009–2010

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 183**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2009

In het AO transportbelemmeringen van 18 maart 2009 (29 515, nr. 285) is toegezegd om in het buitenland te inventariseren of er goede oplossingen zijn voor het probleem van de maximale aslast voor vrachtwagens. Navraag bij andere Europese landen laat zien dat het toezicht daar ook gericht is op de totale belasting en de aslasten.

#### **Achtergrond**

Nederland kent een toegestaan totaal gewicht van 50 ton toe, de EU 40–44 ton. Daarnaast zitten we voor Lange Zware Voertuigen (LZV's) in een ervaringsfase met een totaal maximum gewicht van 60 ton, om de productiviteit en eco-efficiency te vergroten, en de groei van het vrachtverkeer te beperken. We lopen daarmee voorop in Europa. Kortom, het toegestaan totaal gewicht in Nederland ligt ruimschoots hoger dan in de rest van de EU. Tegelijkertijd streef ik naar beperking van de schade aan het wegdek, beperking van herstelkosten van het wegdek en de overlast die deze werkzaamheden met zich meebrengen. Juist overbelading op de assen veroorzaakt deze schade. Ook de verkeersveiligheid speelt een rol omdat de bestuurbaarheid wordt beïnvloed door overbelasting. In het buitenland controleert men daarom ook op het totaalgewicht en de aslasten.

#### **Toelichting**

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft via Euro Controle Route (ECR) uitvraag gedaan naar het handhavingsbeleid met betrekking tot asbelasting in de andere Europese landen. De reacties bevestigen het beeld van de Inspectie: ook in andere landen wordt onderscheid gemaakt tussen totaalgewicht en aslasten. Slechts één land doet dit niet (Ierland), en één land niet altijd (Polen). In beide gevallen heeft dat te maken met het ontbreken van adequaat weegmateriaal.

De innovatieve technische oplossingen liggen op het moment bij de branche. Uit wegingen blijkt dat de meeste overbelading zit op de aangedreven as van een twee-assige trekker. Mogelijke oplossingen om dit voorkomen zijn het gebruiken van een extra (al dan niet liftbare) achteras aan de trekker, zijlossers of ook lossen van de kopse kant. Ten slotte staat het de branche vrij om vrachtwagens met aslastmeters uit te rusten. Bij de LZV's heb ik die zelfs verplicht gesteld om de risico's van aslastoverschrijdingen te verkleinen.

Een complicerende factor is het feit dat vervoerders maar een schakel zijn in de hele transportketen. Soms ligt de oorzaak van overbelading en aslastoverschrijding niet bij de transporteur, maar bij de verlader. Met de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen – die per 1 mei 2009 in werking is getreden – proberen we dit aan te pakken. In die wet is namelijk een artikel opgenomen op basis waarvan verladers mede aansprakelijk kunnen worden gesteld voor overbelading.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings