

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 247**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 november 2009

Naar aanleiding van het verzoek van de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat om verzoek om informatie inzake aerodynamische hulpmiddelen voor vrachtauto's (2009Z19845/2009D52427) doe ik u hierbij de volgende informatie toekomen.

Aerodynamica is, naast onder andere het rijgedrag van de chauffeur, Langere en Zwaardere Vrachtauto's (LZV's) en technische innovatie van motoren, één van de mogelijkheden voor reductie van brandstofverbruik en verduurzaming van transport. Fabrikanten van vrachtauto's en de toeleverende industrie presenteren regelmatig vernieuwingen op dit vlak. Vooral toepassing binnen een totaalontwerp voor een vrachtauto is interessant omdat alle verschillende onderdelen van een vrachtauto dan direct beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Anderzijds zijn losse onderdelen ook al op bestaande voertuigen toepasbaar en sneller inzetbaar. In Nederland wordt onderzoek naar de effecten hiervan gedaan en is er overleg tussen alle betrokken partijen hierover. De afgelopen 4 jaar zijn er in de laboratoria van de faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaarttechniek (TU Delft) verschillende proeven uitgevoerd naar de effectiviteit van technieken om de aerodynamische weerstand van voertuigen te verminderen. In de windtunnel zijn grote weerstandsverminderingen gemeten wanneer aerodynamische hulpmiddelen werden gemonteerd. Tijdens afzonderlijke wegtesten met de SideWings (onderkant van de oplegger) en de boat tail (achterkant van de oplegger) zijn er brandstofbesparingen van meer dan 5% vastgesteld. Sommige van deze effectieve hulpmiddelen gaan echter de ruimte die Europese richtlijn 96/53 (afmetingen en gewichten voertuigen) biedt, te buiten.

### *Europese Richtlijn voor afmetingen en gewichten van vrachtoertuigen*

Aerodynamica is één van de door Nederland geagendeerde aandachtspunten bij de ontwikkelingen rond de mogelijke aanpassing van Richtlijn 96/53. De agenda rond deze richtlijn wordt tot op heden echter gedomineerd door de felle discussie tussen voor en tegenstanders van LZV's.

Daarbij richten de tegenstanders (vooral spoorlobby) zich men met name tegen LZV's vanuit concurrentieoverwegingen maar hierdoor komen ook aerodynamische aanpassingen die kunnen leiden tot lagere bedrijfskosten en minder CO<sub>2</sub> uitstoot nauwelijks aan bod. Tijdens de laatste bijeenkomst afgelopen zomer werd voor het eerst ook door andere landen aangedrongen op meer aandacht voor aerodynamica. De Europese Commissie heeft dan ook toegezegd dat dit aspect in een nog dit jaar te starten vervolgstudie naar mogelijkheden voor aanpassing van de richtlijn zou worden meegenomen. Zeer waarschijnlijk zal ook de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat, vanwege haar kennis en ervaring met weginfrastructuur, een (mee)sturende rol gaan spelen in dit onderzoek.

Langzaamaan zien we in het dossier over afmetingen en gewichten kleine openingen ontstaan, mede door de Nederlandse inzet om de positieve ervaringen met LZV's te delen met andere landen. Frankrijk en België overwegen nu proeven te gaan doen met LZV's en ook Duitsland lijkt met de nieuwe regering het kamp van de tegenstanders te gaan verlaten. Uiteraard proberen we bilateraal met deze landen LZV proeven op te zetten om zodoende meer kennis hierover te verzamelen en om buurlanden tot medestanders te maken. Zodoende zullen we alle opties benutten om de belangrijke partijen in dit dossier te winnen voor zowel LZV inzet als meer aerodynamische mogelijkheden. Niettemin kan nu nog geen concrete toezegging worden gedaan over de resultaten die in dit kader kunnen worden behaald.

Binnen enkele weken zal ik u nog nader schriftelijk informeren over de voortgang van de LZV ontwikkelingen, zowel nationaal als internationaal.

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