



ACTIEF BANDENMANAGEMENT EN TPMS-SYSTEMEN GOEDE HULPMIDDELEN OM KLAPBANDEN TE VOORKOMEN

Op spanning

Vrachtwagens met klapbanden leiden geregeld tot verkeerschaos. Daarom zoeken branche en overheid samen naar manieren om vrachtwagenbanden beter op spanning te krijgen en te houden. Dat kan door transporteurs actief met bandenmanagement aan de slag te laten gaan. Maar ook truckdealers kunnen een steentje bijdragen, bijvoorbeeld door bij verkoop van een truck vaker een TPMS-systeem te adviseren.

Binnen het project 'Beter Benutten' zoeken Rijkswaterstaat (RWS) en regionale overheden actief samenwerking met de truckbranche om het aantal klapbanden bij vrachtwagens te reduceren. Niet zelden blijkt het klappen van een vrachtwagenband op de snelweg namelijk de oorzaak van flinke verkeerschaos te zijn. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Nederlandse snelwegen te verbeteren, vonden overheid en branches (VACO, BOVAG en Bergers) elkaar eerder dit jaar ook al.

Toen werd er een nieuwe procedure ontwikkeld om gestrande vrachtwagens weer snel op weg te helpen. Iedere partij kreeg daarbij voorrechten om op hun eigen vakgebied de snelst mogelijke hulpverlening te bieden. BOVAG-leden kregen het privilege om snel de aard en ernst van het pechgeval in te schatten en zo nodig ter plekke te verhelpen. "Een mooie samenwerking", zegt Aad Verkade, manager BOVAG Truckdealers, "maar we pakken het probleem van de bron daarmee niet aan, namelijk de klapband. Hoewel je in

“ De zogenaamde ‘Free Tyre Check’ meet binnen één minuut alle banden ”



eerste instantie zou denken dat het op spanning houden van een band de verantwoordelijkheid is van een vervoerder, kan een truckdealer wel degelijk iets betekenen. Door bij een nieuwe truck bijvoorbeeld vaker een geïntegreerd Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) te verkopen. Op dat moment kan een truckdealer echt het verschil maken.”

Nauwkeurige sensoren

TPMS-systemen zijn sinds november 2014 verplicht in alle nieuwe personenauto's. Op termijn bestaat de kans dat de werking van het systeem ook wordt opgenomen in de apk. Bij vrachtwagens is die plicht er nog niet, maar dat lijkt slechts een kwestie van tijd. Marcel Zuidgeest van ZTA Expertise wordt vaak als adviseur ingeschakeld bij overheidsprojecten om bandenincidenten terug te dringen. Volgens hem zijn TPMS-systemen een accuraat middel om klapbanden te voorkomen, zeker nu ze steeds vaker probleemloos kunnen communiceren met de voorgekoppelde trekker en eventuele voertuigmanagement-, boordcomputer- en telematicasystemen. Transporteurs moeten er alleen nog enthousiast voor gemaakt worden en het de investering waard vinden. “Er komen steeds meer en betere sensoren op de markt, die behalve de druk in de band, ook de temperatuur meten. Dat is cruciaal om een klapband voor te zijn, want daar gaat een forse temperatuurstijging in de band aan vooraf. Door TPMS-systemen aan de CAN-Bus van het voertuig te koppelen, kunnen dealers ze ook uitlezen”, zegt Zuidgeest. “En omdat dealers zich in toenemende mate ook bezighouden met preventief onderhoud, kunnen ze vervoerders ook op dat moment helpen de banden op spanning te houden.”

Free Tyre Check

Totdat TPMS-systemen verplicht worden, bieden bandenspanningscontrolesystemen die in de weg worden gebouwd ook een oplossing. Zuidgeest

was betrokken bij een proef van Rijkswaterstaat en het Rotterdams Havenbedrijf. “Dagelijks zijn er 6.000 unieke vrachtwagenbewegingen tussen de A15 en de afrit naar de Waalhaven”, vertelt hij. “Een groeiend aantal trucks doet dagelijks de APM-terminals aan op Maasvlakte 2. Dat is een ideale plek om te onderzoeken of een controlesysteem in de weg kan bijdragen aan het verminderen van incidenten met vrachtwagens.” Bij de uitgang van de terminal plaatsten Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf in mei van dit jaar een controlesysteem dat binnen één minuut alle banden meet. De zogenaamde ‘Free Tyre Check’. Chauffeurs mogen zelf bepalen of ze over de sensorbank heen rijden of niet. In het geval dat alle banden oké zijn, verschijnt er een groene ‘smiley’ op een display, zo niet dan een rood ‘sippy’. Verderop krijgt de chauffeur een bonnetje met daarop in één overzicht de toestand van alle banden waarmee hij onderweg is. Hoewel veel banden als deugdelijk kunnen worden beschouwd, werden er ook banden aangetroffen met een spanning van minder dan 7,5 bar en zelfs van minder dan 6 bar. Bij 20 tot 25 procent van de voertuigen is iets mis. En ook lekke banden werden gedetecteerd, soms op de trekas. “Bij dubbellucht-montage op de trekas kan de chauffeur moeilijk zien of de binnenste band wel helemaal in orde is”, verklaart Zuidgeest. “Zo'n systeem detecteert dat wel meteen. De conclusie was dan ook dat een proactieve systematiek zeker kan helpen om het aantal incidenten met banden te verminderen.”

Meer meetpunten

Een te lage spanning is echter niet altijd de oorzaak van de bandenpech bij vrachtwagens. Dat bleek uit onderzoek dat Zuidgeest in 2013 met Rijkswaterstaat deed. “Meer dan zeventig procent van de gevallen ontstaat door inrijdingen van bijvoorbeeld schroeven, metaaldelen of scherpe stenen”, aldus Zuidgeest. “Ook bleek

BANDENPECH IN CIJFERS

Files veroorzaakt door ongevallen en pech zijn in 2014 goed voor **23%** van de totale filezwaarte.

Iedere werkdag gebeurt er op de A15, vanaf de Maasvlakte tot knooppunt Ridderster, wel een ongeluk met een vrachtwagen. Bij **43%** van de vrachtwagens met pech zijn de banden de oorzaak.

2.451

gestrande vrachtauto's worden er in 2013 geregistreerd. Er stranden dat jaar

41.475

personenauto's.

47%

van de files door een voertuig (auto en vrachtwagen) met pech onderweg, wordt veroorzaakt door een gestrande vrachtwagen.

€ 14.000,-

bedragen de gemiddelde maatschappelijke filekosten van een gestrande vrachtauto door pech.

Bron: ZTA Expertise, Eindrapport TPMS mei 2015 i.o.v. Beter Benutten

dat zeventig procent van de klapbanden zich voordoet bij banden met een profieldiepte van minder dan drie millimeter.” Maar de belangrijkste bevinding was ook in dat onderzoek dat continue bewaking van de spanning met behulp van een spanningsbewakingssysteem de voorkeur verdient. “Bij continue bandencontrole is de kans dat er iets fout gaat het geringst, maar regelmatig controleren door bijvoorbeeld wekelijks over een meetbank te rijden is natuurlijk ook al goed”, besluit Zuidgeest. Daarom hebben het Havenbedrijf en Rijkswaterstaat ondertussen de conclusie getrokken dat er wellicht meer van zulke meetpunten op het nationale wegennet moeten komen. Daaraan wordt nu gewerkt.