

No. 134

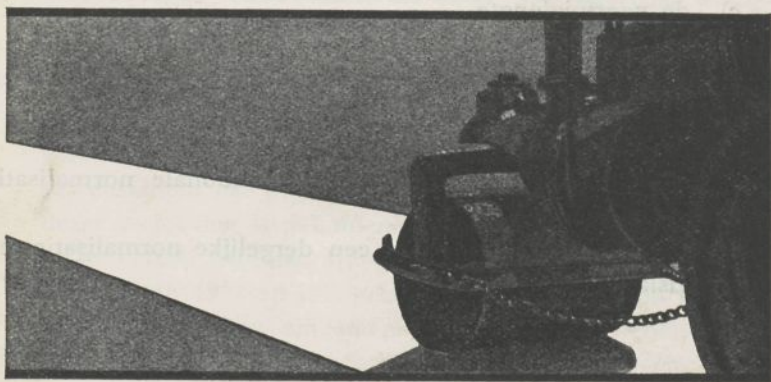
6 - 8 - '34

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

CENTRAAL PROEFSTATION EN STUDIE-
BUREAU OP WEGENGEBIED.



7^{de} INTERNATIONALE WEGENCONGRES.

No. 4

Prae-advies over punt 6 :

**Voorschriften t.a.v. voertuig-gewicht en
-afmetingen.**

uitgebracht door :

Jhr. ir. C. Ortt

Hoofdingenieur der N. I. W. V.

A.G. NIX & CO. BANDONG

2de Sectie: Verkeer en Wegbeheer.

6de vraag.

- A. Welke zijn de vigeerende voorschriften inzake:
- a) maximum voertuiggewichten (in beladen en onbeladen toestand);
 - b) de voertuigbreedte en -hoogte; en
 - c) de voertuiglengte.
- B. Critische beschouwingen, betreffende de voor- en nadeelen van deze voorschriften.
- C. Is het gewenscht te streven naar internationale normalisatie van zulke voorschriften?
- Zoo ja, wat moet dan aan een dergelijke normalisatie ten grondslag worden gelegd?

7^{de} INTERNATIONALE WEGENCONGRES.

No. 4

Voorschriften t.a.v. voertuig-gewichten en -afmetingen.

A. Vigeerende voorschriften voor asbelasting, breedte en lengte van voertuigen.

1. In Ned.-Indië is in 1933 een nieuwe wetgeving ingevoerd met bepalingen omtrent asdrukken en afmetingen van voertuigen. Alvorens deze laatste te behandelen is het echter gewenscht in het kort na te gaan, hoe men tot de inrichting dezer wetgeving is gekomen.

De eerste regeling van het motorverkeer in Ned. Indië dateert van 1917 en is ingesteld door de Centrale Regeering. Daarnaast hebben sindsdien de Locale Overheden verschillende wettelijke voorschriften voor het fysieke verkeer opgesteld, terwijl door verschillende dezer autoriteiten tevens bepalingen werden geschapen omtrent het openbare motorverkeer. Daar eenerzijds eerstgenoemd motorreglement (van 1917) kennelijk verouderd was en anderzijds de verscheidenheid der locale verordeningen niet bevorderlijk was voor de ontwikkeling van een vlot en veilig verkeer, heeft de Regeering reeds in 1925 een commissie ingesteld om haar advies uit te brengen, wat ter bevordering van het wegverkeer gedaan zou moeten worden. Deze commissie raadde in haar antwoord o.a. aan het invoeren van een nieuwe, het geheele wegverkeer omvattende wettelijke regeling, waarvoor zij ont-

werpen aan de Regeering aanbod. Hierop is voortgebouwd, tot eindelijk in 1933 de nieuwe wegwetgeving is ingesteld.

Bij deze nieuwe regeling is als één der grondbeginselen aangenomen, dat, voor zoover in verband met een veilig en nuttig weggebruik mogelijk, aangelegenheden betreffende het motorverkeer centraal door de Regeering zouden worden vastgelegd, doch dat regelingen voor het fysieke verkeer, voor zoover in bovengenoemd opzicht centrale regeling niet noodig is, door de locale autoriteiten zouden worden getroffen. Dit was wenschelijk, omdat de inheemsche bevolking op de verschillende eilanden, waaruit Ned. Indië bestaat, van ouds gewend is aan haar eigenaardige soorten inlandsche vervoermiddelen en het niet juist scheen hierin meer dan noodzakelijk wijziging te brengen, daar deze vervoermiddelen toch slechts voor lokaal verkeer dienen. Verder bleek het wenschelijk voor de minst belangrijke wegen geen centrale regeling te treffen, doch hiervoor de voorschriften door de locale autoriteiten te doen vaststellen.

Op dit principe voortbouwende zijn de *afmetingen* der voertuigen voor geheel Ned. Indië centraal geregeld, doch de *maximum asbelastingen* zijn slechts voor motorvoertuigen centraal vastgesteld, terwijl voor met fysieke kracht voortbewogen voertuigen deze asbelastingen door de locale autoriteiten kunnen worden voorgeschreven.

In dit prae-advies zullen verder uitsluitend de centrale voorschriften worden behandeld.

- 2 De openbare wegen in Ned. Indië zijn verdeeld in 5 klassen, aangegeven als: klasse I, II, III, IV en V. Deze indeeling vindt plaats naar de grootte van de maximum asbelasting, welke op een weg wordt toegelaten. Voor de klasse I t/m IV zijn de asbelastingen voor motorvoertuigen en de afmetingen voor alle voertuigen, centraal vastgesteld. Voor de minst belang-

rijke wegen, n.l. die van klasse V, kunnen over deze punten door de locale autoriteiten lagere maxima worden vastgesteld dan die van klasse IV. Doen zij dit niet, dan gelden automatisch de voorschriften van klasse IV.

Bovenbedoelde voorschriften zijn in onderstaande tabel aangegeven.

	Wegenklasse			
	I	II	III	IV
Max. asbelasting *)	7000 kg	5000 kg	3500 kg	2000 kg
Max. breedte	2,25 m	2,25 m	2,10 m	2,10 m
Max. hoogte **)	3,20 m	3,20 m	3,00 m	3,00 m
Max. lengte	2 × den max. asafstand; voor voertuigen met 1 as max. 5,00 m; het voertuig mag niet meer dan 3,00 m achter de achteras uitsteken.			

De asbelasting van aanhangwagens kan door de locale autoriteiten desgewenscht worden verlaagd tot resp. 5000, 3500, 2500 en 1500 kg voor wegen der klassen I, II, III en IV.

Bij beoordeeling van bovenstaande asbelastingen moet er rekening mee worden gehouden, dat voor alle motorvoertuigen het gebruik van luchtbanden is voorgeschreven.

B. Critische beschouwing der voor- en nadeelen van deze bepalingen.

3. Voor een deel zijn reeds in hoofdstuk A de redenen aangegeven, die tot de bepalingen hebben geleid. Hieraan kan nog het volgende worden toegevoegd.

*) Deze cijfers gelden voor een minimum asafstand van 3,00 m. Is de asafstand kleiner, dan wordt de toelaatbare asbelasting verminderd met 5% voor elke 0,30 m, die de asafstand kleiner is dan 3,00 m.

**) Op wegen, waarin geen bruggen met boven windverband voorkomen, is als max. hoogte 3,50 m toegelaten.

terwijl op de wegen van klasse V in het algemeen geen verkeer met zware vrachtauto's zal plaats vinden.

Deze waarden sluiten zich zeer wel aan bij de praktijk in Ned.-Indië, hetgeen uit het onderstaande moge blijken.

Uit de opgaven van het Gouvernements kantoor voor de statistiek van 1931 blijkt, dat op Java (het belangrijkste eiland van Ned.-Indië, waar het verkeer en wegnnet het sterkst zijn ontwikkeld) van de daar aanwezige vrachtauto's;

- a/ 42 % een brutogewicht had van 2000—3000 kg ;
- b/ 47 % „ „ „ „ 3000—5000 kg ;
- c/ 9 % „ „ „ „ 5000—7000 kg ;
- d/ 1 % „ „ „ „ meer dan 7000 kg.

Deze voertuigen zullen dus mogen rijden :

- a/ op de wegen der klassen I, II, III en IV ; en voor een deel ook op wegen der klasse V, voor zoover de voorschriften der locale autoriteiten aangaande de max. asbelasting zulks mogelijk maken.
- b/ op de wegen der klassen I, II en III ;
- c/ „ „ „ „ „ I, en II ;
- d/ „ „ „ „ „ I.

Daar van de meer belangrijke verkeerswegen er vele op de klasseranglijst niet beneden klasse III staan en verreweg de meeste niet beneden klasse IV, is zodoende, gerekend op een basis der voertuiggewichten van 1931, voor 89% der aanwezige voertuigen een betrekkelijk ruime mate van beweging mogelijk en aan 42% een zeer ruime bewegingsvrijheid verzekerd.

Wat betreft de voertuig-afmetingen, in 't bijzonder de breedte, zij aangeteekend, dat het in vele landen daarvoor gebruikelijke maximum van 2,50 m voor Ned.-Indië niet aanvaard is kunnen worden. De voor deze maat noodige verbredening van de meeste der bestaande wegen, waarvan een groot aantal door bergterrein loopt, en van de zeer vele bruggen zou kos-

ten met zich mede hebben gebracht, welke den omvang der voor dit doel beschikbare middelen verre te boven gaan. De thans aanvaarde maten (2,25 en 2,10 m) zijn met het oog op den bestaanden toestand het uiterste, waartoe men het verantwoord achtte te gaan.

In het algemeen kan dan ook gesteld worden, dat, om het Ned.-Indische wegennet wat betreft verhardingssterkte, breedte en bochtstraal te brengen op een peil, dat ten volle overeenkomt met de in de verkeerswetgeving hier te lande aangenomen voertuigafmetingen, reeds een taak zal zijn, die van het wegbeheer in de naaste toekomst alle beschikbare middelen en krachten zal vergen.

C. Is het gewenscht te streven naar internationale normalisatie van voorschriften als hier bedoeld.

4. De eischen, welke aan de verkeerswegen gesteld mogen worden, zullen in het algemeen in verschillende landen niet even zwaar zijn en zelfs in één land niet voor alle wegen dezelfde zijn. Het is n.l. een gezonde economische politiek om daar, waar het wegverkeer intensief is, de wegen geschikt te maken voor groote, zware en snel rijdende voertuigen. De aan dergelijke wegen verbonden hooge kosten zullen dan een rijke bate voor het vervoer afwerpen. Op wegen met weinig intensief verkeer daarentegen zouden de nadeelen der groote uitgaven de overhand hebben op de voordeelen voor het verkeer. Daar zal men zich dus met minder volmaakte wegen tevreden moeten stellen. Daar nu de intensiteit van het wegverkeer in verschillende landen nog op zeer verschillend peil staat, zal het economisch niet juist zijn om in alle landen dezelfde normen voor de wegen te willen bezigen en zelfs in één land zullen aan de hoofdwegen hoogere eischen moeten worden gesteld dan waaraan de minder belangrijke wegen hebben te voldoen. Op deze algemeene gronden kan men komen tot een indeeling van een wegennet in klassen

(als hierboven in hoofdstuk A en B voor Ned. Indië beschreven).

De beteekeenis van de gestelde vraag, betreffende internationale normalisatie, zal dus geen andere kunnen zijn dan of het mogelijk is een internationaal stelsel van wegenklassen te ontwerpen waarvan elk land, al naar den stand der ontwikkeling van zijn wegverkeer, eenige wegklassen kan kiezen, welke met zijn bijzondere omstandigheden overeenkomen en deze klassen dan bezigen voor zijn primaire, secundaire, enz. wegen.

5. Aan een dergelijke normalisatie kunnen voordeelen verbonden zijn voor de auto-industrie en voor het wegverkeer zelf. De auto-industrie zou zijn productie kunnen vereenvoudigen en tevens de zekerheid hebben, dat zijn producten in alle landen bruikbaar zullen zijn. Het wegverkeer zou vrij zijn in het gebruik der motorvoertuigen uit elk land en voorts bij den overgang van landsgrenzen geen moeilijkheden ondervinden met gebruik van dezelfde auto's.

Tegen een dergelijke internationale normalisatie zouden pleiten de daaraan verbonden bezwaren van administratieven en wetgevendend aard en het feit, dat of het verkeer in verschillende landen noodeloos beperkt zal worden of de normalisatie niet onbelangrijke uitgaven voor weg- en brugverbetering zal vorderen. Als men zich n.l. in de verschillende landen vanaf de bestaande voorschriften rangeert op de nieuwe klasse-indeeling, zullen daarmee in 't algemeen wijziging in de toelaatbare voertuig-afmetingen en -gewichten gepaard gaan. De nieuwe klasse voor een bestaanden weg zoo kiezen, dat de toe te laten voertuigafmetingen en -gewichten kleiner zijn dan voorheen, zal door het verkeer, dat veelal reeds jaren van grootere en zwaardere voertuigen gebruik maakt, als ondoelmatig en onbillijk worden ondervonden. Praktisch zal men dan ook bijna steeds komen tot het kiezen van de naast gelegen hoo-

gere grens. En het blijft dan de vraag welke verruiming en versterkingen hierdoor noodig zullen worden voor de wegverharding en vooral voor de bruggen. Voor een geheel land zullen de hiervoor noodige uitgaven zeker niet onbetekenend zijn.

Voor elk land zal aan de hand der bovengestelde algemeene beschouwingen een oordeel geveld moeten worden over hetgeen voor dat land overweegt, de voor- of nadeelen. Onderstaand moge dit vanzelfsprekend eerst worden gedaan door het land, van waaruit dit prae-advies is ingediend: Ned.-Indië, en ook aan mogelijke gevolgen voor enkele andere landen eenige beschouwingen worden gewijd om ten slotte te komen tot een meer algemeen oordeel.

6. Voor Ned.-Indië kan gesteld worden, dat de voordeelen eener internationale normalisatie als bedoeld niet schijnen op te wegen tegen de nadeelen, welke een dergelijke aansluiting met zich zou brengen.

Een auto-industrie, welke er van zou kunnen profiteeren bestaat hier te lande niet. En daar Ned.-Indië een eilandenrijk is, bestaat evenmin van uit andere landen komend doorgaand verkeer met autobussen en vrachtauto's en alleen voor zulke voertuigen hebben deze grenzen beteekenis (personenauto's van touristen vallen zonder uitzondering ver beneden de gestelde maxima).

Wel zou een voordeel gelegen zijn in de door internationale normalisatie te scheppen mogelijkheid, dat de producten der autobus- en vrachtauto-industrie van elk land zonder meer ook voor de Ned. Indische wegen pasklaar zouden zijn. Dit voordeel schijnt echter niet op te wegen tegen de opofferingen, welke men zich bij wijzigen ter zake zou moeten getroosten. Een belangrijk deel der producten van de buitenlandsche auto-industrie voldoet aan de hier te lande voor zulke voertuigen gestelde maxima. Men zou dus voor de weinigen, die zich een voertuig zouden willen aanschaffen, dat niet aan de eischen

voldoet, over moeten gaan tot wijzigingen in bruggen en wegen die naar dezerzijds wordt aangenomen zeker belangrijke uitgaven met zich zouden brengen.

Slechts als op den duur zou blijken, dat de hier geldende grenzen in zoo volstreckte tegenspraak komen met de wereld-auto-industrie, dat haar producten hier grootendeels niet bruikbaar zijn, zou aansluiting aan buitenlandsche normen gerechtvaardigd zijn.

7. Ook voor andere landen kan ter zake van uit nationaal standpunt bezien een bepaald standpunt aangewezen zijn. Naarmate de auto-industrie in eenig land meer ontwikkeld is en vooral indien deze op den export gericht is (voor zoover zulks in de huidige tijdsomstandigheden mogelijk is) zal internationale normalisatie een voordeel kunnen brengen. En indien de landsgrenzen veel door doorgaand wegverkeer worden overschreden, zal eveneens normalisatie aangewezen zijn.

Zoo zijn gevallen te noemen, waarin het niet moeilijk is ter zake stelling te nemen. In een land als de U.S.A. b.v. beteekent het heerschen van verschillende voorschriften in de onderscheiden staten der Unie een nadeel, zoowel wat betreft de auto-industrie als wat aangaat de weggebruikers. Zulks is dan ook daar te lande gevoeld en uit de technische literatuur der laatste jaren blijkt duidelijk een streven naar eenheid op dit gebied.

Bij een eilandenrijk als Groot-Brittannië is het echter reeds niet zoo eenvoudig, het meest juiste standpunt aan te wijzen. Voor de daar te lande hoog ontwikkelde auto-industrie zou normalisatie (en dan vooral van het buitenland) zeker een voordeel zijn, door meerdere kans op export. Voor de weggebruikers schijnt er echter weinig mede gewonnen te worden. Ten eerste is de Britsche auto-industrie zeker zelf ruim bij machte in de behoeften van het eigen wegverkeer te voorzien. En ten tweede speelt bij dit land doorgaand autobus- en vrachtautoverkeer uit den vreemde vanzelfsprekend in het geheel geen rol.

8. Het is natuurlijk uiterst bezwaarlijk, zoo niet ondoenlijk, om van uit algemeen internationaal standpunt bezien op objectieve en nauwkeurige wijze de balans der verschillende voor- en nadeelen op te maken. En daarbij mag tevens niet uit het oog worden verloren, dat, voor zoover naar den stand der hedendaagsche vervoerstechniek is te oordeelen, voor transport van personen en goederen over zeer groote afstanden de spoorweg nog steeds meer het aangewezen vervoersapparaat schijnt te zijn dan de auto.

Met het oog hierop en indachtig de betrekkelijk kleine hinder, die het internationale verkeer ondervindt van de verschillende lands-voorschriften op voertuig-afmetingen en -gewichten, tegenover de oneindig veel grootere moeilijkheden, die aan het internationale verkeer van andere zijden in den weg worden gelegd, is n. h. v. nog niet de tijd aangebroken, waarop met kans op voordeel en welslagen een dergelijke internationale normalisatie zou zijn te ondernemen.