



Veiligheidseisen opgeschroefd, breedtes en aslasten beperkt

Nieuwe Europese verordening voor goedkeuring van land- en bosbouwvoertuigen in 2016 van kracht

De nieuwe Europese verordening voor een uniforme Europese typegoedkeuring heeft grote gevolgen. De uitrusting en de veiligheid komen op het niveau van het vrachtverkeer, met de bijbehorende consequenties voor remmen, breedtes en aslasten. Aangezien de nieuwe regels al in 2016 ingaan voor nieuwe types en in 2018 voor alle nieuwe voertuigen is het zaak hierop te anticiperen.

Gewoon praktisch de consequenties bekijken, maakt de nieuwe regelgeving het meest tastbaar. We bezochten daarom fabrikant Staja in het Gelderse Hengelo, waar de Kaweco-producten worden gefabriceerd. Op het 'erf' stond een imposante rij Radium-silagewagens klaar voor aflevering, voorzien van de bekende stickers 40 km/u, spatschermen met breedtesignalering, een goede stootbalk achter en dito verlichting. Zo te zien zijn de meeste machines uitgerust met luchtremmen, maar ook nog een aantal met hydraulische remmen. Niets aan de hand, denk je dan.

Dwingend opgelegd

Dat ligt echter genuanceerder. Officieel wordt per 1 januari 2016 in heel Europa de nieuwe Europese Verordening 167/2013 inzake goedkeuring van en markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen van kracht. De verordening is van toepassing op wiertrekkers (categorie T), rupstrekken (categorie C), aanhangwagens voor transport (categorie R) en verwisselbare getrokken werktuigen (categorie S). De verordening geldt niet voor gedragen verwisselbare uitrustingsstukken.

Verordening wil dus zeggen dwingend opgelegd aan alle EU-lidstaten, met officieel aangekondigd een rek van twee jaar invoering. Het doel van de nieuwe verordening is afrekenen met een willekeur aan regelgeving voor landbouwvoertuigen in de EU. De nieuwe verordening zorgt ervoor dat voor alle landen de basiseisen gelijk zijn. Daarmee kunnen fabrikanten voor heel Europa uniform leveren en hoeven ze niet aan te kloppen voor een goedkeuring in elke afzonderlijke lidstaat. Daaraan gekoppeld is een typegoedkeuring. Net als bij de personenauto- en bedrijfsautowereld laat de fabrikant de landbouwvoertuigen één keer keuren en dan krijgt hij bij goedkeur een typegoedkeuring. Op zich lijkt dat allemaal heel logisch, maar dat is het niet. Voor Nederland bijvoorbeeld is er nog niets geregeld. Fabrikanten hoeften en hoeven nog steeds hun producten niet te laten keuren. Natuurlijk zijn er eisen voor remmen, afmetingen, aslasten, verlichting en dergelijke, maar het is nu een eigen verantwoordelijkheid van de fabrikant. Voor bijvoorbeeld Duitsland en België zijn er al jaren toelatingseisen en zijn er nationale toelatingskeuringen. Fabrikanten kennen die draaiboeken en dus zijn ze in basis voorbereid.

Luchtremmen standaard

De remeisen zijn in de nieuwe bepalingen flink opgeschroefd. In de huidige situatie voor Nederland is de vereiste minimale remvertraging 3,1 m/s² voor een totale combinatie die harder kan rijden dan 30 km/u. In de nieuwe regels moet zowel de trekker als het getrokken voertuig (apart gemeten) in de klassen boven 30 km/u een remvertraging halen van minimaal 5,0 m/s². Dat is bedrijfsauto-aanhangwagenniveau. Daarnaast zijn er bijkomende eisen, zoals een maximale reactietijd van het remsysteem van 0,4 sec. Met de bestaande hydraulische remmen van het enkelleidingstype is dat een serieus struikelblok. Voor de landbouwtrekker met een constructiesnelheid boven 40 km/u komt er vanaf 2020 ABS. Nieuwe getrokken voertuigen moeten een ALR regeling hebben plus zijafscherming (onderrijbeveiliging). Aangezien we in Nederland naar een maximale constructiesnelheid van 40 km/u gaan, is dat niet aan de orde, tenzij er veel landbouw- en bosbouwtrekkers met een maximale constructiesnelheid hoger dan 40 km/u bij komen, zoals klasse T5-trekkers, landbouwvrachtwagens en zelfrijders. Voor alle categorieën aanhangwagens geldt dat bij het uitvallen van de remmen (door bijvoorbeeld het losraken van de trekker, breuk of iets dergelijks) het getrokken voertuig automatisch moet remmen (losbreekremrichting). Bij een tweeleiding-drukluchtsysteem is dit geregeld via de voorraadruk, bij hydraulische beremming is hier bij het enkelleidingsysteem tot dusver niets voor geregeld. Soms zijn ook hydraulisch geremde voertuigen wel uitgerust met een dergelijke voorziening. Verder geeft de verordening aan dat hydraulische remmen nog tot 2019 op nieuwe werktuigen mogen worden afgeleverd, maar daarna zijn ze verboden. Na 2019 mogen ook nieuwe landbouw- en bosbouwtrekkers niet meer worden uitgerust met een aansluiting voor hydraulisch geremde aanhangwagens met een enkelleidingsysteem.

Maximummassa per as beperkter

De nieuwe regels hebben ook hun gevolgen voor de maximale massa van aanhangwagens. De bestaande norm is officieel 10.000 kilogram per as plus 4000 kilogram massa op de koppeling (trekhaak), mits dat is toegelaten bij het trekkend voertuig. Niet alle trekkers zijn namelijk vrijgegeven voor 4000 kilogram oplegdruk. In de nieuwe situatie voor deze klasse (in dit geval R4, aanhangwagens met een totaalgewicht van meer dan 21 ton) geldt voor een tandem met een asafstand van 1,00 tot 1,30 meter 8000 kilogram per as, voor 1,30 tot 1,80 meter 9000 kilogram per as en voor een wide-spread (asafstand van meer dan 1,80 meter) 10.000 kilogram per as. Voor een drieasser geldt standaard 8000 kilogram aslast per as bij een asafstand van 1,30 tot 1,40 meter. Voor een vierasser kom je vanuit dit oogpunt ook op 8000 kilogram per as uit. Dit geeft een behoorlijke beperking op de markt van drieassers en vierassers. En denk ook even aan alle voertuigen op volumineuze banden, bijvoorbeeld vier wielen naast elkaar in plaats van achter elkaar, twee hoge trekkerwielen in plaats van een tandemstel of twee 1050-volumebanden versus twee 650-bandens achter elkaar. Daar kun je eigenlijk niet in assen rekenen.

Afmetingen uniform vrachtwagenverkeer

Voor veel fabrikanten die exporteren, vormen de nieuwe afmetingen voor de bakmaat niet zo'n probleem, omdat ze al ge-



Fabrikant Jan Veenhuis Machinefabriek heeft deze combinatie al door de TÜV laten keuren volgens de strengste nieuwe eisen. Met luchtremmen, stevige remtrommels en dito boosters bleek het niet eenvoudig de vereiste remvertraging en de reactietijd te halen. Het is uiteindelijk wel gelukt.

wend zijn voor bijvoorbeeld Duitsland en België op 2,55 meter buitenwerks te bouwen. Dat wordt de nieuwe maximale maat, rechtstreeks afgeleid van het vrachtverkeer. Dan volgt meteen een belangrijke discussie: geldt dat ook voor de banden? Voor categorie R-aanhangwagens die worden ingezet voor transporteren, geldt dat de maat buitenwerks inclusief banden (ook de bolling) maximaal 2,55 meter is. Voor de categorie S, alle verwisselbare getrokken uitrustingsstukken die aan de trekker een andere functie geven dan alleen transport, geldt een breedte van maximaal 3,00 meter op het bandloopvlak. Een schouder valt daar bijvoorbeeld onder. Het grijze gebied: dit zou betekenen dat een silagewagen (ingezet voor alleen transport) buitenwerks maximaal 2,55 meter breed is inclusief de banden, maar bij een opraapwagen maximaal 3,00 meter inclusief de banden, omdat hier een opraapfunctie is toegevoegd. Er is echter ook omschreven dat bij het overschrijden van een vastgelegde lasteigengewichtsverhouding het voertuig onder R valt. Een lege opraapwagen of mestuitrijdcombinatie zou dan wel 3,00 meter breed mogen zijn, maar een volle niet.

Hiermee hebben we even de hoofdlijnen voor deze voor ons belangrijke categorie R en S (boven 21 ton, maximaal 40 km/u) gehad. De regeling omvat echter vergelijkbare regelingen voor landbouwwerktuigen van categorie R/S 1, 2 en 3 (respectievelijk boven 1500 kilogram, 1500 tot 3500 kilogram en 3500 tot 21.000 kilogram).

Strengere keuringseisen

Fabrikanten kunnen in Nederland nog zonder keuringen getrokken voertuigen 'vrij' afleveren: geen keuringsplicht, geen registratie en weinig handhaving. Fabrikanten die een typegoedkeuring willen, moeten eerst worden erkend via een zogenaamd Compliance Statement, dat aangeeft dat het bedrijf als fabrikant volgens alle regels produceert, documenteert, servicet en traceert. U kent dat van ISO en VCA. De RDW is



Probeer deze banden eens te vergelijken met vrachtwagenbanden. Hiervoor geldt straks echter wel maximaal tien ton op de weg en binnen 2,55 meter buitenwerks (banden) blijven bij een volle tank. Eenzelfde verhaal geldt voor bijvoorbeeld grote tandembemesters of enkelassige stal-meststrooiers.

Fabrikanten zijn al lang in de weer met de komende regelgeving om op tijd in te kunnen spelen op de markt. Staja ontwikkelt bijvoorbeeld nu al een extra smalle Kaweco-containercarrier die op 600-banden buitenwerks (banden) binnen de 2,55 meter blijft.



bevoegd dat te toetsen en die status toe te kennen. Daar zit ook een heel documentatie- en traceertraject aan vast. De fabrikant moet ook te allen tijde terugroepacties kunnen initiëren. Dan volgt de keuring zelf. In principe betreft het een typegoedkeuring. De fabrikant moet dan het type voertuig laten testen en dan volgt er een nauw omschreven typegoedkeuring. Daar horen strenge praktijkremproeven en testen van achterbumpers bij. Bij goedkeur mag de fabrikant daarna binnen die omschrijving produceren en leveren in heel de EU. Zo is bijvoorbeeld de bandenmaat met load- en speed-index ook omschreven. Wil de fabrikant een keer een andere band monteren, dan moet er weer apart worden gekeurd. Hier is het handig om als fabrikant zo ruim mogelijk te keuren. Een tweede

mogelijkheid is een aparte 'individuele' keuring of kleine-serie-typegoedkeuring. Dit is om in te spelen op een belangrijke bottleneck voor de landbouwwerktuigenfabrikanten: er wordt veel op klantwens gebouwd.

EU-lidstaten mogen goedgekeurde aanhangers niet weigeren. De RDW, die al typegoedkeuringen afgeeft voor trekkers op wielen, bereidt zich voor op de uitbreidingen van deze verordening (trekkers op rupsen, aanhangwagens en getrokken verwisselbare uitrustingsstukken). Veel fabrikanten kloppen ook aan bij de TÜV voor het testwerk, waarmee ze voor Duitsland al zaken deden. De typegoedkeuring kan in dat geval ook bij de RDW worden aangevraagd of bij een andere lidstaat van de Europese Unie.

Er zijn nog vraagtekens of alle Europese landen de regels uniform overnemen. De verordening laat ruimte voor lidstaten om toch extra eigen aanvullende regels te handhaven. De RDW wijst erop dat deze verordening (nog) niet van toepassing is op individuele goedkeuringen. Zo lang er bij ons nog geen kentekenplicht is en er daarmee nog geen controle op de technische goedkeuring is, kan een fabrikant nog bouwen op klantwens. Zodra echter helder is dat de kentekenplicht er komt en daarvoor een technische goedkeuring noodzakelijk is, zal er een inhaalslag plaatsvinden.

De gevolgen

De gevolgen voor onze sector zijn helder. Overschakelen naar luchtremmen is het eerste waar je tegenaan loopt. Verder moet je goed nadenken over bandenkeuzes en maximale aslasten. Bij een wijziging moet je straks de landbouw- of bosbouwtrekker, mobiele machine of verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk officieel opnieuw laten keuren. Kiezen voor een bakmaat van 2,55 is ook verstandig, omdat op de lange termijn bredere voertuigen waarschijnlijk niet meer worden toegelaten tot de openbare weg. Een stevige Europese lobby om voor het landbouwverkeer van categorie R een vrijstelling te krijgen voor drie meter op de banden en aslasten van minimaal tien ton per as onafhankelijk van asafstand - of nog liever per band, gerelateerd aan de maat - lijkt ons zinvol, al zal dat laatste lastig zijn.

De vraag is natuurlijk altijd hoe heet de soep is die wordt opgediend. Aangezien het een verordening is, is deze ook voor Nederland zeker niet vrijblijvend. Omdat er nog twee jaar rek in de invoering zit en er nog geen handhaving is, heeft Nederland nog even de tijd zaken te regelen, waaronder eventueel extra bepalingen voor ons land.

Staja bevestigt wel dat er desondanks volgend jaar waarschijnlijk een ander rijtje Radiums zal staan. Deels zal dat zijn omdat Duitsland al verder is. Vrijwel zeker zullen ze allemaal zijn uitgerust met luchtremmen en een buitenwerkse bakmaat van 2,55 meter. Dat is puur om de gebruiker op termijn niet met een probleem op te zadelen. Dit dossier zal ongetwijfeld een vervolg krijgen.

TEKST: Gert Vreemann

FOTO'S: Vreemann, fabrikanten

Wijzigingen in de regelgeving

We beperken ons in deze tabel tot de hooflijnen R4- en S4-aanhangers met asafstanden van 1,30 tot 1,80 meter met een totaal gewicht van 21 ton en meer en met een maximumsnelheid tot 40 km/u.

	Oud	Nieuw
Afmetingen(breedte)		
Categorie R	bak 3,00 m, banden 3,00 m	bak 2,55 m, banden 2,55 m
Categorie S	opbouw 3,00 m, banden 3,00 m	opbouw 3,00 m, banden 3,00 m
	geen breedtemarkeringsborden	> 2,55 m breedtemarkeringsborden
Aslasten	10 ton/ as	1 as, 10.000 kg (aangedreven 11.500 kg)
		2 assen, 18.000 kg
		3 assen, 24.000 kg
		4 assen, 32.000 kg
Stootbalk achter	vrij	strenge keuringseisen
Spatborden	vrij	verplicht, spatschermen bij banden klasse C3
Remmen		
Remvertraging	≤30 km/uur 2,4 m/s ²	≤30 km/uur 3,5 m/s ²
	>30 km/uur 3,1 m/s ²	>30 km/uur 5,0 m/s ²
	Totale combinatie toegestaan	Voertuigen individueel gemeten, vol en leeg verbod na 2019
Hydraulisch enkelleiding		
Reactietijd remsysteem	vrij	maximaal 0,4 s
Remmen bij slangbreuk	vrij	verplicht
ALR	vrij	verplicht
ABS	vrij	verplicht >60 km/u
Onderrijbeveiliging	vrij	verplicht >40 km/u