

Strengere milieuregels voor trekkers?

Emissie van CO2 moet bij vrachtwagens verder omlaag

Zware voertuigen krijgen te maken met nieuwe, strengere regels voor de CO2-emissie. De ervaring leert echter dat wat in eerste instantie alleen geldt voor de transportsector in een latere fase ook gaat gelden voor landbouw- en bouwmachines. Een bedreiging of kans voor de landbouwmechanisatie? Op de Sima, de internationale vakbeurs in Parijs, kon de tussenstand worden opgemaakt.

Zware transportvoertuigen die in of na 2019 worden geproduceerd, krijgen te maken met de nieuwe EU-regelgeving voor de CO2-emissie. Die regels houden in dat in 2025 ten opzichte van 2019 vijftien procent minder mag worden uitgestoten en vanaf 2030 moet de emissie zelfs met dertig procent worden verminderd. In het verleden gebeurde het al vaker dat de regelgeving in de transportsector het voorland bleek te zijn voor land- en bouwmachines. Alle reden dus om op de Sima de huidige stand van zaken op te nemen.

Transportsector inspireert

Eén van de partijen die daar meteen mee te maken krijgt, is CNH. Met Iveco heeft het concern een directe lijn naar de transportsector. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de ontwikkelaars van New Holland en Case kijken naar de innovaties in de transportsector om inspiratie te vinden voor CO2-reductie bij trekkers. Iveco vervult daarin de voortrekkersrol en heeft op steeds meer plaatsen in Europa elektrische bussen rijden, maar heeft ook succes met vrachtwagens die rijden op gas. "De technieken die nu al in de transportsector worden gebruikt, wil CNH ook gaan benutten voor de trekkers", zegt Thierry Panadero, vice-president van Case IH en Steyr voor Europa, het Midden-Oosten en Afrika. "Iveco

heeft succes met gas in vrachtauto's en daarom wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor gas in trekkers", vertelt hij. Het voordeel daarvan is volgens Panadero dat de basis van de motor hetzelfde is. "We ontwikkelen nu prototypen om gas in de trekker te krijgen."

Hoewel het klinkt alsof er al op korte termijn trekkers op gas kunnen rijden, is de vice-president daar minder zeker van. "De techniek kan snel worden ontwikkeld, maar de klant moet ook bereid zijn om die aan te schaffen. Je hebt de infrastructuur daarvoor nodig en het politieke frame. De biogasinstallaties worden bijvoorbeeld zwaar gesubsidieerd, maar alleen als gas wordt verkocht, niet wanneer het zelf wordt gebruikt. Dat ontmoedigt het gebruik van gas."

Er is meer dan gas

Gas is niet de enige alternatieve brandstof waar naar wordt gekeken, zo blijkt. De ontwikkeling van trekkers die rijden op alternatieve brandstoffen is voor één van de grootste producenten van dieselmotoren één van de drie pijlers in de ontwikkeling van zuiniger trekkers. De andere twee zijn automatisering, waaronder de autonoom rijdende trekker, en andere werkwijzen die ook invloed hebben op het brandstofgebruik. "Wij zien dat het gebruik van diesel steeds meer onder druk



Thierry Panadero stelt dat de CNH Groep koploper kan worden in de CO2-transformatie.



De Case Versum CVXDrive.



Voor de volgende stap na stage V is nog minimaal 5 jaar nodig, zo schat Agco.

komt te staan. Daarom investeert de CNH-groep grote sommen geld in gas, elektriciteit, hybride-technieken en brandstofcellen in combinatie met waterstof", vertelt Panadero. Het betekent dat er naar alle bekende vormen van alternatieve brandstof wordt gekeken. "Ook buigt de hele groep zich over de ontwikkeling van brandstofcellen. Dat gebeurt niet alleen voor de trekkers, maar in eerste instantie juist voor Iveco."

Een belangrijk element in de ontwikkeling van nieuwe technieken is de kostprijs van het product. Dat stipt de topman meerdere malen aan wanneer hij het over de ontwikkelingen in de mechanisatie heeft. "Als het niet betaalbaar is, gaat niemand het namelijk gebruiken", aldus Panadero, die vaststelt dat dit door de lagere marges vooral een belangrijke rol speelt in de agrarische sector.

CO2-emissie verlagen?

De ontwikkeling bij CNH is duidelijk verder - in elk geval in wat het laat zien - dan bij andere fabrikanten. Daar gaat het als het om milieuvriendelijkheid gaat nog vooral om de Stage V-motoren. Zo presenteerden grote merken als Massey Ferguson en Fendt met trots trekkers met Stage V-motoren. Ook John Deere toonde een serie Stage V-motoren. Kubota maakte bekend op de Agritechnica een eigen Stage V-motor te onthullen. Andere fabrikanten, zoals Lindner, McCormick en Landini, zijn zover nog niet en komen niet verder dan Stage IV.

Voor veel fabrikanten is het wel noodzakelijk om de stap naar Stage V snel te zetten, want sinds 1 januari 2019 moeten in Europa het grootste deel van de offroadmachines voldoen aan Stage V. Voor de categorie 0-56 kW (0-68 pk) en boven de 130 kW (157 pk) is de ingangsdatum 1 januari 2019. De ingangsdatum voor de categorie 56-130 kW (68-157 pk) is januari 2020. Dat er nog fabrikanten zijn zonder deze motoren is te danken aan de regel dat Stage IV-motoren nog mogen worden ingebouwd als ze voor 1 januari zijn gemaakt. Daar is massaal gebruik van gemaakt, waardoor nu nog veel machines met oudere motoren op de markt komen.

Volgens Panadero is door de overstap naar Stage V wel de nodige winst te behalen. "Dat betekent namelijk dat we het brandstofverbruik en daardoor de CO2-emissie drastisch weten te verlagen. Dit geldt vooral voor de twee trekkers die aan de Stage V-norm voldoen", zegt hij. Bij de CNH-groep zien

ze de mogelijk nieuwe eisen als een kans om zich te onderscheiden, wat blijkt uit de woorden van Panadero. "Wij kunnen de leider worden in de CO2-transformatie met nieuwe brandstoftechnieken", zegt hij. Hoe het zich verder gaat ontwikkelen, hangt volgens hem echter af van de vraag uit de markt en de evolutie van de regelgeving.

Regels niet aanscherpen

Dat die regelgeving voorlopig beter niet kan worden aangescherpt, blijkt onder meer uit gesprekken bij Fendt en Massey Ferguson. "Meer dan Stage V hebben we voorlopig niet", zegt Guillaume Boutin, business manager van Massey Ferguson voor ERD, Centraal-Europa en de Noordse landen. "Er komt weliswaar een kleinere volledige elektrische trekker aan, de Fendt E100, maar voor het zware werk is dat geen oplossing. Het probleem is dat je met elektriciteit niet de energie kunt meenemen die nodig is voor het zware werk dat landbouwvoertuigen moeten verzetten. Voor een verdere verlaging van de emissie zal daarom naar het management van de trekker moeten worden gekeken." In die visie staat hij niet alleen, want ook bij JCB is dat het spoor dat wordt gevolgd. Het voordeel van efficiënter met brandstof omgaan, is volgens het Britse merk ook dat een ondernemer dat meteen terugziet in de portemonnee. Ook bandendruk wordt in de die context door JCB genoemd. Niet alleen als het gaat om de juiste spanning, maar ook door het gewicht anders te verdelen. Ook dat kan volgens JCB een rol spelen in het verminderen van het brandstofverbruik.

Toch lijken alle fabrikanten er wel enigszins rekening mee te houden dat er regelgeving komt om de CO2-uitstoot te verminderen. In eerste instantie door het gebruik van andere brandstoffen, zoals gas of in de verdere toekomst waterstof. Een hybride vorm met gebruik van elektriciteit zou ook op de korte termijn wat vermindering kunnen geven. Om machines echt minder CO2 te laten uitstoten, is nog veel tijd nodig en is 2025 toch al een nieuw ijkpunt. Zowel Agco als Same Deutz-Fahr meldt namelijk wel dat er nog minimaal vijf jaar nodig is om de CO2-uitstoot bij landbouwmachines te reduceren. Tot die tijd zal het vooral van zuiniger motoren en een efficiënter gebruik moeten komen.

TEKST & FOTO: Herma van den Pol