



'Zorg dat je materieel klaar is voor nieuwe wetgeving'

Nieuwe wetgeving betreffende remsystemen op landbouwvoertuigen nog onvoldoende geland

'Hydraulische remsystemen op landbouwvoertuigen gaan uiteindelijk verdwijnen.' Dat zegt Simon Voets van Voets Tractoren en Werktuigen in Hazerswoude-Dorp. Duidelijke taal. Toch verkoopt Voets nog steeds trekkers met zowel luchtrekken als hydraulische remmen. De nieuwe Europese wetgeving stelt groenprofessionals namelijk voor lastige dilemma's bij de aanschaf van nieuw materieel. Stad+Groen houdt de regelgeving en de daaruit voortvloeiende afwegingen tegen het licht.

Auteur: Paul van der Sneppen

De Europese wetgeving met betrekking tot de veiligheid van landbouwvoertuigen is in Nederland zonder enige overgangsregeling geïmplementeerd. Dat heeft onder meer gevolgen voor de remsystemen die we gebruiken om getrokken materieel mee te remmen. Per 1 januari van dit jaar moeten alle nieuwe landbouwvoertuigen die aan het wegverkeer deelnemen aan de nieuwe eisen voldoen.

Consequenties

Toch vindt Voets het nog best ingewikkeld om klanten goed te adviseren. 'De regels mogen dan wel duidelijk neergelegd zijn, wat de consequenties zijn, verschilt per klant. We gaan in Nederland onherroepelijk helemaal over op luchtrekken. Daar moeten we eigenlijk nu al op voorsorteren. Maar wanneer we adviseren over de aanschaf van een trekker, moeten we ook kijken naar wat de

klant nog aan getrokken materieel in de schuur heeft staan. Veel van die werktuigen zijn hydraulisch geremd, maar nog lang niet aan vervanging toe. Dat leidt soms tot lastige afwegingen.' 'Klanten zijn bovendien nauwelijks op de hoogte van de nieuwe regels.' Dat zegt Marc Reuter, salesconsultant bij machinehandel Pols Groep in Zuidland. 'De grote loonwerkbedrijven weten doorgaans wel van de hoed en de rand. De kleinere

**1 januari 2018**

Om op de openbare weg te mogen rijden, moet nieuw geleverd materieel (vanaf bouwjaar 2018) uitgerust zijn met een tweeleidingremsysteem. Deze regel beperkt zich tot materieel met een totaalgewicht van acht ton of meer.

2021

Fabrikanten mogen geen enkelleiding-hydraulisch remventiel meer leveren op nieuwe modellen trekkers, ook niet optioneel, naast het tweeleidingluchtremsysteem.

bedrijven, denk aan hoveniers bijvoorbeeld, worden nog vaak volkomen verrast door de nieuwe regels.

Dubbelleidingssysteem

Op 1 januari zijn die regels ingegaan. Ze gelden voor nieuw geleverd materieel vanaf het bouwjaar 2018. De belangrijkste verandering is dat alle getrokken materieel met een toelaatbaar totaalgewicht van acht ton een dubbelleidingremsysteem moet hebben. Of daarbij wordt gekozen voor hydrauliek of lucht is nu nog aan de gebruiker. Een en ander komt allemaal voort uit de EU 167/2013-richtlijnen, beter bekend als de *Mother Regulation*.

Kennis van de nieuwe wetgeving is belangrijk, zowel wanneer er een nieuwe trekker wordt aangeschaft als wanneer getrokken materieel wordt ingekocht. Net als Voets adviseert ook Reuter klanten om zoveel mogelijk voor te sorteren op luchtrekken. 'Ik verwacht dat hydraulische remsystemen geen toekomst meer hebben in Europa.'

Compacte trekkers

Maar dat geldt waarschijnlijk niet voor compacte trekkers. Dat zijn de kleinere machines met een motorvermogen tot ongeveer 60 pk. Klanten die op zoek zijn naar vervanging van een compacte trekker, hebben nog weinig te maken met die nieuwe regels, legt Reuter uit. 'Die machines komen meestal niet op de openbare weg. Ze worden doorgaans op aanhangers vervoerd. Ook trekken ze vaak materieel dat het normgewicht van acht ton niet overschrijdt.' Machines met een toegelaten totaalgewicht tussen de 3500 en 8000 kilo mogen nog met een oploopprem en een losbreekinrichting de weg op.

Wie toch de openbare weg op wil met een nieuwe compacttrekker, moet naar een tweeleidingremsysteem. 'Voor compacttrekkers zijn dat vrijwel altijd hydraulische systemen', legt Voets uit. Dat

heeft alles te maken met het feit dat op compacte trekkers meestal geen ruimte is voor een luchtreminstallatie. 'Wij leveren onze Boomer-modellen van New Holland uitsluitend met hydraulische remmen.'

Dilemma's

De grote dilemma's ontstaan echter bij de aanschaf van de middelgrote en grote tractoren. Die moeten allemaal over op tweeleidingremsystemen. Dat is een probleem voor wie nog een hele verzameling getrokken materieel in de schuur heeft staan met het enkelleiding-hydraulisch remsysteem, het systeem dat tot op heden in Nederland eigenlijk de standaard is. De dubbelleiding-hydraulische systemen werken namelijk niet op die enkelleidingssystemen.

Volgens Marc Reuter lopen vooral de kleinere en middelgrote bedrijven hier tegenaan wanneer ze trekkers vervangen. 'Hoveniers bijvoorbeeld hanteren veel langere vervangingstijden voor getrokken materieel dan landbouwers. Die laatste gebruiken hun machinepark intensiever en vervangen sneller. Bij een hovenier ligt de afschrijvingsperiode doorgaans echter tussen de zes en twaalf jaar. Hoveniers hebben voorlopig dus nog wel aanhangers met enkelleiding-hydraulische remmen achter de trekker hangen.'

Luchtrekken

Dan volgen bij de aanschaf van een trekker dus lastige keuzes. De meeste nieuwe trekkers worden nu al standaard met tweeleidingluchtrekken geleverd. Fendt, John Deere en Claas bijvoorbeeld willen niets weten van dubbelleidinghydrauliek. Zij zetten helemaal in op luchtrekken. Om tegemoet te komen aan klanten die nog enkelleidinghydrauliek op aanhangers gebruiken, bieden ze nog wel de mogelijkheid om als extra een enkelwerkend hydraulisch remventiel te bestellen op een nieuwe trekker.

New Holland biedt dezelfde mogelijkheid op de

grote modellen van 95 pk tot 135 pk. New Holland gaat echter verder in de middenklassemodellen. Daarbij kan de klant af fabriek kiezen voor tweeleiding-hydraulische remmen of tweeleidingluchtrekken. 'Voor een enkele klant hebben we, op speciaal verzoek, ook een enkelleiding-hydraulisch remsysteem op de trekker gebouwd, naast de luchtrekken. Dat is passen en meten, zo'n operatie, maar het is niettemin goed gelukt.'

Ombouwen

In het voorbeeld van Voets gaat het om een klant die zowel nieuwe als wat oudere aanhangers gebruikt. De nieuwste modellen zijn luchtgeremd. De oudere hebben enkelleiding-hydraulische remsystemen. 'In dat geval kan het lonen om de trekker om te bouwen naar twee systemen. Deze klant kan nu alles achter zijn trekker hangen. Er hoeven geen aanhangers vervangen of aangepast te worden.'

Aanpassen van aanhangers van enkelleidinghydrauliek naar dubbelleidinghydrauliek is voor sommige klanten overigens wel een serieuze optie, vindt Reuter. Hij verwacht dat het niet lang gaat duren of er komen ombouw pakketten op de markt. 'Daarmee zou je aanhangers van de standaard enkelleiding-hydraulische systemen kunnen ombouwen naar een dubbelleidingssysteem. Denk daarbij weer even aan die hovenier die zijn aanhanger in twaalf jaar afschrijft. Als hij vorig jaar nog een nieuwe kipper-aanhanger heeft gekocht, zal hij overwegen om die te laten ombouwen.'

Vervangen

Vanwege de nieuwe EU-regelgeving is vroegtijdig vervangen bovendien extra onaantrekkelijk geworden. 'Die aanhangers op enkelleidingssystemen raak je aan de straatstenen niet meer kwijt, tenzij je ze buiten Europa weet te slijten.'

Het streven van de wetgever om in 2024 alle landbouwvoertuigen met dubbelleidingremsystemen de weg op te sturen, heeft alles te maken met vei-

NOG EVEN NIET OVER OP LUCHTREKKEN?

Hoewel het bij de aanschaf van een nieuwe trekker goedkoper is om af fabriek voor luchtrekken te kiezen, kan er aanleiding zijn om die stap nog even uit te stellen. Om die afweging goed te kunnen maken, is het belangrijk om rekening te houden met de volgende compatibiliteitseigenschappen van hydraulische remsystemen.

- Trekkers met een enkelleidingremsysteem kunnen aanhangers trekken die óók zijn uitgerust met een enkelleidingremsysteem.
- Trekkers met een dubbelleidingremsysteem kunnen géén aanhangers trekken die zijn uitgerust met een enkelleidingremsysteem.
- Trekkers met een dubbelleidingremsysteem kunnen wél aanhangers trekken die zijn uitgerust met een enkelleidingremsysteem.
- Trekkers met een dubbelleidingremsysteem kunnen aanhangers trekken die óók zijn uitgerust met een dubbelleidingremsysteem.



Marc Reuter: 'Wie materieel snel kan afschrijven, ondervindt minder problemen.'



Simon Voets: 'Goed kijken wat er nog aan getrokken materieel in de schuur staat'

'Nieuw geleverd getrokken materieel boven de acht ton moet geremd worden door een tweeleidingremsysteem'

ligheid. Bij dubbelleidingssystemen staat het voertuig permanent geremd, net als bij vrachtwagens. Pas wanneer het systeem wordt ingeschakeld en er druk wordt gezet op het remsysteem, gaan de remmen los. Bij een ongeval waarbij een aanhanger losbreekt, valt de druk weg en wordt het getrokken materieel dus meteen geremd.

Losbreken

Een enkelleidingssysteem werkt precies omgekeerd. Door druk op het systeem te zetten, wordt het voertuig geremd. Er is daarom een speciale voorziening nodig om te voorkomen dat zo'n aanhanger wegloopt als die losbreekt van de trekker. De stelling van Reuter en Voets dat alle Nederlandse landbouwvoertuigen op termijn luchtgeremd zullen zijn, lijkt aannemelijk. Het gaat naar alle waarschijnlijkheid op voor alle materieel dat de openbare weg op gaat. Er is namelijk nog een nieuwe regel die de transitie van hydrauliek naar lucht bespoedigt. Nieuw materieel dat wisselende gewichten draagt, moet worden uitgerust met een zogenaamd automatisch lastafhankelijk remventiel (ALR). Het gaat dan om getrokken machines met een toelating voor acht ton totaalgewicht of meer en voor een snelheid van meer dan 30 kilometer per uur. Het ALR meet de druk op de veren en past de remkracht automatisch aan het totaalgewicht van het voertuig aan.

Kostbaar

Nu is zo'n ALR voor hydraulische remsystemen relatief nieuwe techniek. Er is weinig vraag naar en het is daardoor kostbaar. Bij luchtremssystemen daarentegen komen ALR's veel voor. Deze zijn ook niet duur. Er zijn dan ook fabrikanten van getrokken materieel die hydrauliek helemaal afzweren en overstappen op luchtremmen, vertelt Voets. 'Kverneland heeft ons bijvoorbeeld al laten weten

dat zij helemaal gaan stoppen met hydraulische remmen.'

Hydraulisch geremde aanhangers die met wisselende gewichten op de openbare weg komen, stellen de eigenaren voor lastige keuzes. Er valt volgens Reuter wel wat voor te zeggen om die aanhangers om te bouwen naar luchtremmen. 'Ik heb ze nog niet gezien, maar ik verwacht dat ook voor deze aanpassing ombouwsetjes op de markt komen.'

Toelatingskeuring

Dat ombouwen of aanpassen van remsystemen is in het verleden vaak gedaan door handige doe-het-zelvers. Daar zijn vanaf nu grote aansprakelijkheidsrisico's aan verbonden. Per 1 januari van dit jaar moeten alle nieuwe voertuigen namelijk een strenge toelatingskeuring ondergaan voor ze de weg op mogen. Ze moeten beschikken over een EU-typegoedkeuring, een nationale kleine-serie-typegoedkeuring of een individuele goedkeuring. Wie na de goedkeuring nog zelf sleutelt aan het remsysteem, kan onmogelijk nog de aansprakelijkheid naar de fabrikant verleggen. Die heeft immers zwart op wit dat het voertuig is opgeleverd met remmen die aan alle wettelijke eisen voldoen. Wie die aansprakelijkheid niet als een groot bedrijfsrisico ziet, moet nog rekening houden met boetes. Er wordt wel gesuggereerd dat het door het ontbreken van een kentekenplicht met de handhaving geen storm zal lopen, maar daar denkt Reuters heel anders over: 'Ik adviseer klanten met klem om helemaal volgens het boekje te gaan. De RDW heeft aangekondigd streng te gaan controleren. Ik zou zelf het risico niet willen nemen.'

HET ELEKTRONISCH AANGESTUURDE REMVENTIEL

Ook voor hydraulische remmen geldt vanaf dit jaar al dat ze voorzien moeten zijn van een elektronisch aangestuurd handremventiel. Dat zorgt ervoor dat een combinatie met de handrem geleidelijk tot stilstand kan worden gebracht. Ook zorgt het elektronische handremventiel ervoor dat de aanhanger eerder remt dan de trekker en altijd automatisch op de handrem gaat wanneer de trekker op de handrem gaat.



Be social

Scan of ga naar:

www.stad-en-groen.nl/article/27253/zorg-dat-je-materieel-klaar-is-voor-nieuwe-wetgeving