

## **Drukke tijden voor de certificatie van vangrailconstructies.**

Sinds begin 2009 is België van een COPRO-certificatie van vangrailonderdelen overgestapt naar een BENOR-certificatie van geteste vangrailconstructies. Hiermee speelt België in op de CE-markering die vanaf 31 januari 2011 verplicht zal zijn. De antwoorden op onderstaande vragen zorgen voor meer duidelijkheid hierover.

### **Wat houdt zo'n BENOR-certificatie nu precies in ?**

Een BENOR-certificatie start helemaal aan de basis van de vangrailconstructie, namelijk het botsproefverslag. Naargelang het prestatieniveau van de constructie moet het systeem enkele botsproeven bij een erkend testlaboratorium ondergaan.

Een fabrikant die een constructie wil laten certificeren moet eerst zijn botsrapport indienen bij COPRO, die dan nakijkt of het rapport conform de Europese normenreeks EN 1317 en/of PTV 869 is. Deze PTV is een normatief document dat werd opgesteld binnen de Adviesraad Vangrails bij COPRO. Deze Adviesraad bestaat voor 40% uit fabrikanten en gebruikers, voor 40% uit afgevaardigden van de besturen en voor 20% uit leden van andere instellingen.

### **Dus eens het botsproefverslag is goedgekeurd kan de fabrikant aan de slag ?**

Nee, de certificatie houdt veel meer in dan enkel het aanvaarden van dit botsrapport. Eens een constructie gecertificeerd is volgt COPRO ook de productie hiervan bij de fabrikant en zijn onderaannemers op.

Dit gebeurt op basis van het toepassingsreglement TRA 69, eveneens goedgekeurd door de Adviesraad Vangrails. Dit TRA beschrijft waaraan de fabrikant moet voldoen wat betreft registraties, zelfcontrole, externe controle... Dat alle producten traceerbaar moeten zijn, is een essentiële vereiste van het TRA 69.

### **En hoe houdt COPRO hier dan zicht op ?**

Op basis van de productie organiseert COPRO periodieke controlebezoeken bij de fabrikant en zijn onderaannemers. COPRO gaat na of de vergunninghouder conform TRA 69 werkt en dat de onderdelen conform worden geproduceerd. Bijkomend voorziet het systeem controlebezoeken op de werf waar er wordt op toegezien dat de constructie conform het botsproefrapport wordt geleverd en opgesteld.

### **Die werkbezoeken zijn dus nieuw en hiermee verlegt COPRO dan zijn controle-activiteiten van de productieplaats mede naar de werf. Komt COPRO hier niet in het vaarwater van de besturen terecht ?**

Nee, integendeel, voor de besturen blijven we een ondersteunende, aanvullende dienst.

De 'post' vangrail in een bestek is qua omvang maar een kleine tekst maar houdt echter heel wat technische en theoretische aspecten naar normering in. COPRO volgt deze evoluties op de voet en kan via certificatie dus van groot belang zijn voor de besturen.

### **Wat moet men zich dan bij een kleine bestektekst voorstellen ?**

Een vangrailconstructie moet aan een bepaalde prestatieklasse voldoen. België schrijft algemeen de prestatieklasse H2 voor snelwegen voor. Als een stevigere constructie is gewenst, bvb. op bruggen, vraagt het bestuur een prestatieklasse H4b.

Verder zijn de werkingsbreedte en de schokindex van de constructie van belang. De norm definieert deze respectievelijk als een W-waarde en een ASI-waarde. De ASI-waarde is recht evenredig met het risico op letsel voor inzittenden.

Nieuw is dat in de volgende versie van de norm een VI-waarde wordt gedefinieerd. Deze waarde slaat op het overhellen van de vrachtwagen of bus over de constructie heen. In bepaalde gevallen, bvb. brugpijlers, is die waarde belangrijk.

De bestekken vermelden best ook de karakteristieken van de ondergrond waarin de constructie zal terechtkomen.

### **Dus een duidelijke bestektekst met verwijzing naar een adequaat performant systeem is van belang. En hoe zit het nu met 'de markt' : kunnen zij die systemen leveren ?**

Jazeker, momenteel zijn er reeds fabrikanten die over een gamma van verschillende constructies beschikken gecertificeerd. Eens een fabrikant is gecertificeerd, is het relatief eenvoudig om nieuwe constructies onder het certificaat te brengen.

Wel zijn er momenteel nog enkele fabrikanten die buiten het BENOR-gebeuren toch nog op de markt wensen te komen.

Dit is een te vermijden situatie omdat de conformiteit van die constructies niet is gewaarborgd waardoor mogelijk niet aan de voorwaarden van het bestek is voldaan.

### **Hoe zit het met de BENOR-certificatie van constructies in België ?**

Het is zo dat het huidige Standaardbestek 250 (uitgave 2006) verwijst naar de Europese normen EN 1317 waarop de PTV 869 een aanvulling is, én dat het SB 250 certificatie eist voor dit artikel (hoofdstuk III - 12.3).  
RW99 eist dat de constructies aan PTV 869 voldoen.

### **En wat vertelt de realiteit ons ? Wie ziet erop toe dat de constructies gecertificeerd zijn ? Worden er reeds veel constructies onder het BENOR-merk geleverd ?**

Deze materie is nieuw voor iedereen, het vergt dus heel wat moeite om besturen en fabrikanten op de hoogte te brengen van de nieuwe reglementeringen. COPRO stelt wel vast dat enkele fabrikanten positief en opbouwend meewerken wat het doel natuurlijk ten goede komt.

Momenteel is het probleem dat sommige besturen niet op de hoogte zijn - of er niet altijd op toezien - dat de systemen BENOR-gecertificeerd zijn of niet. En COPRO is niet altijd op de hoogte van waar nieuwe constructies worden geplaatst.

Dus een goede communicatie tussen de besturen en COPRO is van belang opdat conforme gecertificeerde constructies zouden worden geleverd en geplaatst.

### **Een kritiek is dat certificatie heel wat geld kost ?**

Nu, BENOR-gecertificeerd of niet, een fabrikant moet initieel ongeveer een investering van 50.000 à 60.000 euro doen om zijn constructie te laten testen in een erkend testlabo. Om duidelijk te zijn, dit staat los van de BENOR-certificatie.

De Europese regelgeving verplicht fabrikanten om die testen te laten uitvoeren.

Verder heeft COPRO de oefening met enkele fabrikanten gemaakt en hieruit blijkt dat de certificatiekost op nog geen 1% van de omzet komt. Ons inziens weegt dit totaal niet op tegenover de meerwaarde die de certificatie biedt, zowel voor de besturen als voor de fabrikanten. Namelijk de waarborg dat een conforme constructie wordt geplaatst.

### **Tot nu toe hebben we het steeds gehad over stalen vangrailconstructies. Hoe zit het met betonnen veiligheidsstootbanden en ter plaatse gestorte systemen ?**

Voor betonnen veiligheidsstootbanden werd door de Adviesraad in de schoot van de certificatie-instelling PROBETON het normatief document PTV 124 opgemaakt, naar analogie met PTV 869.

Tot op vandaag is dit document nog niet van toepassing.

De ter plaatse gestorte systemen vormen een apart geval. Ze kunnen worden getest maar ze vallen niet binnen de scope van EN 1317 aangezien ze niet als product worden geleverd. Voor deze systemen zal er dus nooit CE-markering zijn.

Of men gaat verifiëren of het systeem dat ter plaatse wordt gestort overeenstemt met een ooit getest systeem is niet zeker. Men kan zich trouwens afvragen of, als er zo een systeem getest is, men wel kan nagaan dat een identiek systeem ter plaatse op de weg wordt gestort.

De uitdaging is wellicht om ook voor deze systemen een controleschema uit te werken.

### **In de media komen regelmatig verhalen over de motorplanken die onderaan de constructies worden bevestigd ter bevordering van de veiligheid van de motorrijder. Vallen dergelijke producten ook onder de BENOR-certificatie ?**

Ja. Trouwens deze planken dienen op zich ook getest te worden in een erkend testlabo en bijgevolg moet er een conform proefverslag beschikbaar zijn. Van belang hierbij zijn de HIC-waarde (Head Injury Criteria) en de geregistreerde nekkrachten.

Dit is opgenomen in de PTV 869 onder hoofdstuk 3.

**Kim Vandenhoeke, productverantwoordelijke**  
**Kris Vandenneucker, sectorverantwoordelijke**

[Download dit artikel in PDF-formaat](#)  
[Venster sluiten](#)