

# Retrofit tachografen: Uitstel gaat echt niet

Om chaos in het laatste kwartaal van dit jaar te voorkomen, moeten ondernemers nu in actie komen voor de Retrofit, betoogt Continental VDO. Tachografen moeten nu vervangen worden door een slimme tachograaf van de tweede generatie. Tekst Tekst Maarten van der Westen

**V**anaf 1 januari 2025, dus over iets meer dan een half jaar, moeten alle vrachtwagens boven 3,5 ton die worden ingezet voor het internationaal verkeer, een slimme tachograaf hebben. Dit geldt dus voor meer dan 80 procent van de Nederlandse vrachtwagens. Analoge en digitale tachografen moeten vervangen worden door een tweede generatie slimme tachograaf.

In de volgende fase moeten, uiterlijk vóór 21 augustus 2025, moeten ook vrachtwagens die nu voorzien zijn van een slimme tachograaf van de eerste generatie (Gen2v1), deze laten vervangen. Vanaf dat moment moet dus elke internationaal rijdende vrachtwagen in Europa voorzien zijn van een slimme tachograaf van de tweede generatie, oftewel Gen2v2. Vrachtwagens die deze tachograaf dan niet hebben, kunnen niet internationaal worden ingezet of lopen, als dat toch gebeurt, risico op flinke boetes van duizenden Euro's.

## GEEN CAPACITEIT

"We zien echt een enorm probleem opdoen", aldus Rob Tamse, Managing Director bij Continental VDO. "Eigenlijk is het er al. Ondernemers moeten echt nu afspraken gaan inplannen om de tachograaf te wisselen, anders zijn ze te laat." Bij Continental VDO, de belangrijkste leverancier van de nieuwe tachograaf, luiden ze de noodklok. Zij vrezen dat veel ondernemers volgend jaar nu de problemen komen.

In Nederland heeft 80 procent van de transportbedrijven minder dan vijf auto's. Die eigenaren denken: dat kan nog wel even wachten. Maar bijna iedereen denkt zo. Dan komt iedereen tegelijk en is er geen capaciteit meer", schetst Tamse de situatie. Het pro-

bleem zit bij de capaciteit van de werkplaatsen. Monteurs hebben het al druk, mede dankzij het enorme personeelstekort. Er zijn niet genoeg monteurs om alle tachografen op het laatste moment te vervangen. Het vervangen van een tachograaf is namelijk best veel werk. De tachograaf is een belangrijk onderdeel van de vrachtwagen, het eindstuk van het digitale netwerk van de auto. Zo ligt bijvoorbeeld de kilometerstand niet vast in de vrachtauto zelf, maar in de geijkte tachograaf. Een monteur moet eerst alle gegevens van het apparaat downloaden, voor deze vervangen kan worden. Daarna moet

**'Ondernemers moeten echt nu afspraken gaan inplannen om de tachograaf te wisselen, anders zijn ze te laat.'**

—Rob Tamse, Managing Director bij Continental VDO



de tachograaf geschikt gemaakt worden voor de vrachtwagen. Er zijn heel veel verschillende type vrachtwagens, oud en nieuw. De tachograaf moet zo ingesteld worden dat hij daarmee kan communiceren. Als laatste moeten dan de gegevens van de vrachtwagen in de nieuwe tachograaf geladen worden.

"Een monteur met veel ervaring kan het in 3 of 4 uur. Dan kun je er dus twee of drie op een dag doen. Maar dit is zonder alle andere werkzaamheden", legt Tamse uit. "Terwijl een vervoerder zijn vrachtwagen liefst niet naar de werkplaats stuurt voor alleen de tachograaf. Die wil werkzaamheden combineren." Daarbij is er altijd kans op een steekproef door de RDW, waardoor het mogelijk nog langer duurt.

## GEEN UITSTEL

"Het idee leeft bij veel ondernemers dat de verplichting uitgesteld zal worden", zegt Tamse. "Dat gaat echt niet gebeuren; de datums zijn heilig." Volgens Tamse loopt men in vrijwel elk Europees land achter, maar dat maakt geen verschil. "Elk land is nu volop aan het lobbyen in Brussel. Vooral Nederland, Duitsland en Polen, want die hebben de meeste internationaal rijdende vrachtwagens", stelt hij. "Maar dat gaat niks veranderen. Brussel houdt uitstel keihard tegen. Er is zelfs een delegatie van de Europese Unie in onze fabriek in Duitsland komen kijken of we voldoende tachografen konden produceren. Dat is zo, dus ziet men geen reden om de datums uit te stellen. De verantwoordelijkheid ligt bij de ondernemers, vinden ze." Uitstel zou weer andere problemen veroorzaken. Het zet de deur open voor allerlei schadeclaims. Niet alleen van de producenten van de tachografen, die alles op alles zetten om een tekort aan nieuwe apparaten te voorkomen, maar ook bij transportbedrijven die wél op tijd nieuwe tachografen hebben ingebouwd. Zij zouden bij uitstel benadeeld worden. De Europese Unie gaat hier dus volgens Tamse niet voor kiezen.

Er gaan verhalen rond dat er te weinig nieuwe tachografen zijn. "Dat is pertinent niet waar", aldus Tamse. "Onze productie draait

# gebeuren

**'De magazijnen van wederverkopers liggen overvol, want er worden er veel te weinig ingebouwd.'**



volop. We kunnen momenteel de vraag makkelijk aan. Sterker nog, onze klanten hebben ruim voldoende nieuwe tachografen op voorraad. Hun magazijnen liggen overvol, want er worden er veel te weinig ingebouwd." Tamse benadrukt dat de productie op dit moment ruim voldoende is, maar dan moet niet iedereen op het laatste moment bestellen.

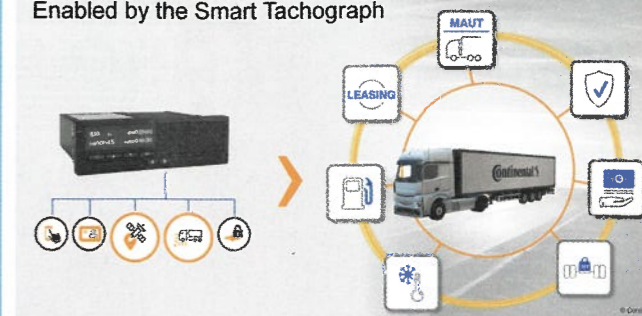
Continental VDO trekt daarom op dit moment aan de bel. Als iedereen op het laatste moment nieuwe tachografen wil hebben, is het de vraag of dan aan de vraag voldaan kan worden. Het bedrijf kan niet oneindig op voorraad produceren. Er zijn meerdere leveranciers. Continental VDO wil voorko-

men dat men straks met een pakhuis vol ongebruikte tachografen achterblijft. Maar als er straks tijdens een hausse niet geleverd kan worden, krijgen de fabrikanten de schuld. Buiten dat Continental VDO niet wil dat ondernemers straks in de problemen komen, willen ze ook voorkomen dat er later leveringsproblemen ontstaan omdat iedereen op het laatste moment een tachograaf nodig heeft.

## INFORMEREN

Op verschillende manieren probeert Continental VDO ondernemers te overtuigen actie te ondernemen. Tweemaal bracht het bedrijf al een magazine uit om ondernemers

Future Cooperative Services  
Enabled by the Smart Tachograph



te informeren over de nieuwe tachograaf en het ombouwen. Binnenkort verschijnt een technisch magazine voor werkplaatsen. Deze beschrijft stap voor stap welke acties nodig zijn om de tachograaf om te bouwen. De informatie komt ook beschikbaar op de website. Dit doet men omdat men merkt dat vooral bij eigen werkplaatsen de ervaring ontbreekt met het inbouwen van tachografen. "Als je een paar keer per jaar een tachograaf inbouwt, dan doe je het eigenlijk te weinig", legt Tamse uit. "Het ombouwen is echt moeilijk. Daar moet je ervaring in opbouwen. Het gaat dan een stuk sneller en je kunt makkelijker problemen oplossen." De VDO-dealer kan werkplaatsen bij moeilijkheden assisteren. Ook wordt de informatie op de website steeds verder uitgebreid met uitdagingen die monteurs tegenkomen en de oplossingen daarvan. Ook hier komt Tamse echter met een flinke waarschuwing. "Als je te lang wacht, zit je midden in de zomervakantie. Het is maar de vraag of er dan voldoende mensen beschikbaar zijn om alle vragen te beantwoorden. Dus wacht niet te lang."

## DOE HET NU

Continental VDO drukt hun dealers op het hart om klanten actief te benaderen. Door nu de tachograaf te vervangen, kunnen veel problemen voorkomen worden. Bovendien kan dit nu nog vaak gecombineerd worden met andere werkzaamheden aan de vrachtwagen. Dit is voor zowel de ondernemer als voor de monteurs in de werkplaats beter. Volgens Tamse moet zijn bedrijf wel actief aandringen op actie. "Als we niks doen, ontstaat er een enorm probleem. We kunnen de werkplaatsen moeilijk in de steek laten." De oproep van Continental VDO is dan ook duidelijk: "Onze boodschap kan niet groot genoeg naar buiten gebracht worden. We maken ons grote zorgen. We hebben het over het vervangen van de tachograaf in 140.000 vrachtwagens, terwijl werkplaatsen nu al te weinig capaciteit hebben. Voorkom problemen en plan nu een afspraak in om de tachograaf te wisselen." <