

EVOLUTIE VAN DE CERTIFICATIE VAN ASFALT

ing. DIRK LACAEYSE
COPRO

De COPRO-certificatie van asfalt is ontstaan begin jaren '90 van de vorige eeuw. Sindsdien kende de certificatie een voortdurende groei, zowel qua aantal vergunninghouders als op inhoudelijk vlak.

Deze paper geeft een uitgereid overzicht van de verschillende evoluties die er de afgelopen jaren zijn geweest. Hoe komt het dat het reglement zoveel uitgebreider is dan voeger? Welke aspecten dekt de certificatie nu meer dan vroeger? Op deze vragen proberen we een antwoord te geven in deze paper.

We proberen ook even een blik in de toekomst te werpen: Is certificatie nog nodig nu we de CE-markering hebben? Is er nog nood aan certificatie wanneer aannemers binnen enkele jaren verantwoordelijk zullen zijn voor het ontwerp, de aanleg én de financiering van de wegen?

La certification COPRO des enrobés bitumineux est née début des années 90 du siècle passé. Depuis, la certification a connu un accroissement continu, aussi bien en ce qui concerne le nombre de détenteurs d'une licence qu'au niveau du contenu.

Ce rapport donne une ample vue d'ensemble des différentes évolutions qu'il y eues ces dernières années. Comment se fait-il que le règlement est tellement plus étendu qu'avant? Quels aspects sont désormais plus couverts par la certification? C'est à quoi nous essaierons de répondre dans cet exposé.

Nous essaierons également de regarder dans le futur. La certification reste-t-elle nécessaire, maintenant que nous avons le marquage CE? Y a-t-il toujours un besoin de certification lorsque dans quelques années les entrepreneurs seront responsables du plan, de l'aménagement et du financement des routes?

1 De evolutie van de certificatie in de voorbije jaren

1.1 Er was eens ...

Begin jaren '90 van de vorige eeuw begon COPRO met de voorbereiding van certificatie van asfaltmengsels. De eerste geïnteresseerde asfaltfabrikanten waren vooral in Antwerpen te vinden. Het was uiteindelijk de firma Van Wellen aan wie het eerste certificaat werd overhandigd, in oktober 1992.

Er was toen nog geen sprake van een reglement. De wederzijdse verplichtingen waren opgenomen in een bijlage van het contract.

Pas in 1994 werd gestart met de opmaak van een COPRO-reglement voor asfaltmengsels. Begin 1995 vond er bij COPRO een vergadering plaats waarop alle asfaltfabrikanten aanwezig waren. De overheid werd vertegenwoordigd door Rob Tison. Na enkele aanpassingen werd het eerste reglement goedgekeurd.

Dit reglement bestond uit slechts 12 bladzijden, maar met de omvangrijke bijlagen erbij waren dat 41 blz., inclusief de controle van freesmateriaal. Alles werd vrij summier beschreven. Bovendien werd er alleen vermeld wát de fabrikant moest controleren, maar niet hoe hij zijn controleresultaten moest bijhouden.

1.2 Toename van het aantal gecertificeerde fabrikanten

Zoals hierboven vermeld werd het eerste certificaat voor asfaltmengsels afgeleverd in 1992. Daarna nam het aantal gecertificeerde fabrikanten jaar na jaar toe. In 1997 waren - op 2 firma's na - alle asfaltfabrikanten in Vlaanderen gecertificeerd.

Tegen die tijd begon ook Wallonië te volgen. In 2000 waren er echter nog maar 8 fabrikanten gecertificeerd, nog niet de helft van het aantal Waalse asfaltcentrales. De situatie bleef nadien ook stabiel; niet echt een succes dus.

De enige Brusselse asfaltcentrale kreeg een certificaat in 2001.

Van 2003 tot 2007 was COPRO ook een tijd actief in Nederland, waar een fabrikant een COPRO-certificaat behaalde voor haar leveringen in België.

Samenvattend kunnen we stellen dat er een toename was van het aantal gecertificeerde fabrikanten tot 1998, daarna schommelde het aantal rond 24.

1.3 Vraag naar gecertificeerde asfaltmengsels

In Vlaanderen werd certificatie stapsgewijs ingevoerd in de opeenvolgende bestekken. Volgens de herziening van het Typebestek 200 in 1988 moesten de grondstoffen op voorhand gekeurd zijn. Van certificatie van de asfaltmengsels was geen sprake. Vanaf 1989 moest de Marshallstudie worden bekrachtigd door een erkend labo.

In de herziening van het Typebestek 150 in 1991 (de zogenaamde 'omzendbrief Mannaert') was er sprake van gecertificeerde asfaltmengsels. Bij aannemers die hiervan gebruik maakten, werden geen bulkmonsters genomen op de werf.

Met Dienstorder LI95/44 (een aanpassing van TB 150) ging secretaris-generaal ir. Fernand Desmyter in 1995 nog een stap verder: om een zekere garantie te hebben over het productieproces, werd toen de verplichte 'keuring' van de asfaltmenginstallatie ingevoerd. Dit hield in dat COPRO tijdens een controlebezoek nakeek of de installatie beantwoordde aan het TB 150. Die keuring was dus beperkt, zowel qua domein (enkel de installatie werd gecontroleerd en niet de mengsels) als in de tijd (na een initiële controle werd een attest afgeleverd dat enkele jaren geldig bleef, zonder tussentijdse controle).

Het was te verwachten dat deze 'keuring' van de asfaltmenginstallatie een tussenstap was voor de echte certificatie van de asfaltmengsels. Heel wat fabrikanten zijn gestart met COPRO aan de hand van die keuring, en gingen zich daarna voorbereiden op certificatie.

Net na de invoering van de registratie van asfaltmengsels, werd in 1996 het Standaardbestek 250 gepubliceerd. De situatie was ongewijzigd: verplichte keuring van de asfaltmenginstallatie en certificatie van asfaltmengsels op vrijwillige basis. Pas met de herziening van het SB 250 in 1998 werd certificatie van asfaltmengsels verplicht.

In Wallonië kwam de verplichte certificatie van asfaltmengsels er nooit. In het 'Cahier des Charges Type' RW99:2004 was algemeen voorzien dat de controles op de werf konden minderen bij gebruik van gecertificeerde producten.

De eerste versie van het Typebestek 2000 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwees in het administratief gedeelte naar voorafgaande keuringen door COPRO.

1.4 Inhoudelijke groei van de certificatie van asfalt

De reglementering rond de certificatie van asfaltmengsels (inclusief de gerecycleerde asfaltgranulaten) beslaat momenteel 228 blz, in plaats van 41 blz. in 1995. Dergelijke exponentiële toename vereist een verklaring !

Het oorspronkelijke reglement werd in de loop der jaren vervangen door 9 verschillende reglementen, het ene al wat uitgebreider dan het andere:

- het reglement voor productcertificatie in de bouwsector - CRC 01,
- het toepassingsreglement voor asfaltmengsels - TRA 64 (74 blz.),
- het toepassingsreglement voor asfaltgranulaten - TRA 13,
- de reglementaire nota voor voorstudies van bitumineuze mengsels - RNR 01,
- de reglementaire nota voor ijkingen, kalibraties en controles - RNR 02,
- het partijkeuringstarief - TAR 01,
- het financieel stelsel - TAR 02,
- het financieel stelsel voor de certificatie van asfaltmengsels - TAR 64,
- het LOGO-reglement.

1.4.1 Structuur van de reglementen

In 2000 werd het CRC 01 ingevoerd: een algemeen certificatiereglement, met product-onafhankelijke bepalingen. Zodoende kan men zich in de toepassingsreglementen beperken tot de productspecifieke regels. Dit CRC 01 telt 33 blz., daar waar het oorspronkelijke reglement ongeveer 8 bladzijden met algemene bepalingen bevatte.

In het oorspronkelijke reglement stond een klein tabelletje voor de controle van asfaltgranulaten. Gezien het gebruik hiervan met de jaren enorm is toegenomen, en men meer belang is gaan hechten aan een grondige controle van deze grondstof, werd in 2004 beslist om hiervoor een afzonderlijk toepassingsreglement te maken, TRA 13 (50 blz.).

Het oorspronkelijke reglement bevatte één bladzijde met een prijsvereenkomst. Dit is nu vervangen door de tariefreglementen TAR 01, TAR 02 en TAR 64, samen goed voor 12 blz. Verder is er ook nog het LOGO-reglement (7 blz.) over het gebruik van het COPRO-logo.

1.4.2 Het kwaliteitshandboek

Van in het begin wou het COPRO-reglement ook een leidraad zijn bij het kwaliteitssysteem van de asfaltfabrikant. In het begin was er sprake van een vrijblijvend kwaliteitsplan, waarin kwaliteitsdoelstellingen, organisatie, productieproces, asfaltmenginstallatie, grondstoffen, asfaltmengsels, controleplan en gebruikte formulieren moesten worden beschreven, het ene punt al wat uitgebreider dan het andere. De vrijblijvende richtlijnen werden opgesomd in een tiental bladzijden aan het eerste reglement.

Momenteel staan de bepalingen voor het technisch dossier in een twaalf bladzijden tellende bijlage aan het TRA 64. In grote lijnen is de inhoudstabel van het technisch dossier gelijk gebleven. Inhoudelijk wordt hier en daar wel wat dieper ingegaan op verschillende punten.

Ingrijpend was de invoering van het FPC-handboek in het kader van de CE-markering van asfalt. De Europese norm ging op dit vlak immers veel verder. Naast de zaken die COPRO reeds in het verleden vroeg, moesten er in 2007 tal van procedures worden toegevoegd: over uitbesteding van activiteiten (onderaanneming), interne audits, directiebeoordelingen, documentenbeheer, aanvaarding van leveranciers, controle van het productieproces, opslag en levering van asfalt, personeel, enz. Aangezien de asfaltfabrikanten het FPC-handboek logischerwijze geïntegreerd hebben in het technisch dossier, is dit dossier uitgegroeid tot een allesomvattend kwaliteitszorghandboek, dat meestal ook dienst doet als ISO-handboek.

1.4.3 Verantwoordingsnota's, technische fiches en voorstudies

Aan het opmaken van de verantwoordingsnota werd oorspronkelijk een bijlage geweid van 5 bladzijden. Momenteel wordt dit onderwerp behandeld in een reglementaire nota van 27 blz.

Het uitvoeren van een voorstudie is nochtans niet veel uitgebreider dan toen. De geldigheidsduur van een voorstudie is zelfs veel langer nu (5 jaar) dan in 1995 (één jaar !). Bij een wijziging van één of meerdere grondstoffen, was in 1995 een nieuwe voorstudie vereist. Op vraag van COPRO kwam in Vlaanderen en Wallonië een rondzendbrief tot stand, waarin wordt beschreven onder welke voorwaarden een beperkt aantal verificatieproeven volstaan of in welke gevallen een andere grondstof zonder extra proeven mag worden aanvaard. De in de rondzendbrief vermelde procedures zijn verre van eenvoudig, maar een volledig nieuwe voorstudie bij de minste wijziging wordt er nu wel door vermeden.

In het oorspronkelijke reglement werd getoond hoe een verantwoordingsnota er moest uitzien. Tegenwoordig is dit niet meer nodig, aangezien COPRO software ter beschikking stelt aan de fabrikanten, waarmee de verantwoordingsnota's worden opgemaakt.

Een punt van kritiek op de verantwoordingsnota was dat ze te uitgebreid en te complex was voor de gemiddelde klant. Die heeft geen boodschap aan volumemassa's, instelwaarden of gedetailleerde voorstudieresultaten. Daarom kwam COPRO in 2002 met de technische fiche van asfalt: de voornaamste kenmerken van het asfaltmengsel (samenstelling, grondstoffen, richtlijnen voor de plaatsing) samengevat op één bladzijde. Vanaf dan was de technische fiche bestemd voor de klant, terwijl de verantwoordingsnota beschikbaar bleef op aanvraag.

Eén van de redenen voor de toegenomen hoeveelheid papier, is dat RNR 01 naast de strikt reglementaire bepalingen, ook een handleiding wil geven voor het uitvoeren van een voorstudie. Het document is voor een groot deel een vertaling, een Belgische interpretatie en een overzichtelijke samenvatting van EN 13108-20, de Europese norm over typekeuring van bitumineuze mengsels.

Meer dan vroeger wordt uitgelegd hoe en waar men een technische fiche en verantwoordingsnota moet indienen, hoe de documenten moeten worden geïdentificeerd en wat er moet gebeuren wanneer de samenstelling of de grondstoffen worden gewijzigd.

Een ingrijpende aanvulling bij de certificatie van asfalt kwam er in 2002. Vanaf dan ging COPRO afzonderlijke controles uitvoeren, waarbij het uitvoeren van de voorstudies steekproefsgewijs werd bijgewoond. Er werd zowel op de apparatuur als op de gevolgde werkwijze gefocust. Uiteraard moesten de proefresultaten die in bijzijn van COPRO werden bekomen, beantwoorden aan de eisen van het toepasselijke type- of standaardbestek.

1.4.4 Asfaltmenginstallatie

Aangaande de asfaltmenginstallatie zijn er in de loop der jaren niet veel eisen bijgekomen. Tijdens de productie van asfalt moet er per aggregaat een afzonderlijke voordoseersilo worden voorzien. Niet meer dan logisch.

1.4.5 Laboratorium voor zelfcontrole en controlepersoneel

De bepalingen over het labo en het controlepersoneel van de fabrikant zijn zo goed als gelijk gebleven. Qua locatie zien we zelfs een versoepeling, want proeven op grondstoffen mogen nu in een centraal labo gebeuren en zijn niet meer verplicht op de productie-eenheid zelf.

Wanneer de fabrikant voor zijn zelfcontrole beroep doet op een extern labo, dan moet dit labo geaccrediteerd zijn (BELAC); vroeger volstond een erkenning (MVI).

1.4.6 IJkingen, kalibraties en controles van meet- en beproevingsuitrusting

In het eerste reglement stonden welgeteld twee zinnestelsels over kalibraties: in een zin werd gesteld dat de asfaltmenginstallatie jaarlijks moest worden gekalibreerd, in een andere zin werd gevraagd om een kalibratieschema op te nemen in het kwaliteitsplan.

Nu wordt aan dit onderwerp een afzonderlijke reglementaire nota gewijd. RNR 02 telt sinds 2007 maar liefst 25 bladzijden. Hierin wordt een uitgebreid en handig overzicht gegeven van de ijkingen, kalibraties en/of controles die moeten gebeuren op alle instrumenten die worden gebruikt bij de productie, de voorstudie en de controle van asfalt, conform de (strengere) Europese normen. Ook wordt beschreven hoe een kalibratieverslag er moet uitzien.

In principe moeten kalibraties worden uitgevoerd door een daarvoor geaccrediteerd bedrijf of door de leverancier. Wanneer de asfaltfabrikant zijn kalibraties zelf uitvoert, gebeurt dit onder toezicht van COPRO.

1.4.7 Controle van de grondstoffen

Door de nieuwe Europese normen voor asfalt, is de controle van de grondstoffen niet langer beperkt tot het uitvoeren van een reeks proeven. Ook de ingangscntrole (visuele controle, nakijken van de leveringsdocumenten) en de visuele controle van de grondstoffen op voorraad zijn heel belangrijk.

Het aantal verschillende soorten proeven op steenslag en zand bleef ongeveer gelijk. De frequentie voor het uitvoeren van de proeven ging wel drastisch naar omlaag. In 1995 moest men elke dag één korrelverdeling uitvoeren. Nu is dit per kaliber en per 2000 ton, wat in de praktijk resulteert in minder proeven.

Bovendien wordt al enkele jaren toegestaan dat resultaten van intrinsieke proeven op andere wel gecertificeerde kalibers van dezelfde groeve worden overgenomen voor niet-gecertificeerde kalibers.

Rekening houdend met het feit dat er nu veel meer BENOR-gecertificeerde aggregaten zijn dan toen, is de beproeving van aggregaten dus maar een fractie meer van het werk dat hier vroeger werd gepresteerd.

Ook de externe controle werd op dit vlak teruggeschroefd. Momenteel wordt het uitvoeren van proeven steekproefsgewijs bijgewoond door COPRO. Tussen 1998 en 2001 voerde COPRO daarenboven controleproeven uit, waarbij de korrelverdelingen van aggregaten zowel intern als extern werden beproefd en de resultaten werden vergeleken.

Enkele jaren geleden werd de certificatie uitgebreid met de interne en externe controle van teruggewonnen stof. Het beproeven hiervan is enkel van toepassing in Wallonië, waar het gebruik van 'recuperatievulstof' niet gelimiteerd is.

Bij aanvoervulstof en bindmiddel is het verschil in controle tussen het eerste en het huidige reglement zeer groot: vroeger moest de asfaltfabrikant per drie vrachtwagens een reeks proeven uitvoeren, tegenwoordig zijn deze grondstoffen quasi altijd gecertificeerd. Ook vezels zijn al jaren gecertificeerd en daardoor vrijgesteld van beproeving door de asfaltfabrikant.

Als er een grondstof is die nu duidelijk beter wordt gecontroleerd dan vroeger, dan zijn het wel de asfaltgranulaten. Het eerste reglement voorzag een proeffrequentie van een analyse per 200 ton en een indringing en verwekingspunt per 1000 ton. Deze proeffrequenties zijn ondertussen versoepeld tot een proef per 500 respectievelijk 2000 ton. Maar daartegenover staat dat asfaltgranulaat nu als een afzonderlijk product wordt beschouwd, dat onderworpen is aan een afzonderlijk toepassingsreglement, TRA 13. Dit reglement behandelt niet enkel de beproeving, maar ook de aanvaardingscontrole, de opslag, het eventueel bewerken, het afvoeren, de behandeling van reststoffen en een gepaste externe controle.

Een van de meest ingrijpende en meest waardevolle uitbreidingen van de certificatie is er gekomen door de invoering van het voorraadbeheer van de grondstoffen.

Volgens het oorspronkelijke reglement moesten alle grondstoffen op voorraad beantwoorden aan het typebestek. (Het gebruik van minderwaardige grondstoffen voor 'privémengsels' was dus verboden !) De grondstoffen moesten worden beproefd, maar daarmee was de kous af. Geleidelijk aan is het voorraadbeheer ingevoerd: eerst moesten alle leveringsbonnen van grondstoffen worden bijgehouden, dan moest men het verbruik van de verschillende grondstoffen er naast zetten, vervolgens moest men berekenen hoeveel men van elke grondstof in voorraad had en tenslotte is men op regelmatige basis gaan controleren of die 'berekende' voorraad wel overeenkomt met wat er daadwerkelijk op voorraad ligt aan de asfaltcentrale.

Door dit voorraadbeheer kunnen we nu zien of elke grondstof voldoende wordt aangevoerd en in de juiste hoeveelheden wordt verbruikt.

1.4.8 Controle van de productie

De controle van de productie is jarenlang tot het minimum beperkt gebleven. De asfaltmenginstallatie moet uitgerust zijn met een continue registratie van het productieproces 'CRP'. Hierdoor blijven de recepten, de dosering van de grondstoffen, de mengtijden en de temperaturen steeds raadpleegbaar.

Door de invoering van de Europese normen zijn er bij de productie extra controles ingevoerd. Zo moeten voordosering, weegsystemen, thermometers en recepten dagelijks worden nagekeken.

1.4.9 Controle van de asfaltmengsels

In de loop der jaren zagen we een verschuiving bij de proeven op asfalt: oorspronkelijk was er een maximum van 3 analyses per dag. Doordat de capaciteit van de asfaltmenginstallaties met de jaren is toegenomen, ligt dit maximum nu meestal op 5 à 6 proeven.

Daar tegenover staat dat de dagelijkse beproefing van 4 Marshall-proefstukken uit productie werd afgevoerd.

Het bijsturen van de recepten diende vroeger te gebeuren volgens strikte regels. Nu gaan we er van uit dat een verantwoordelijke voor de zelfcontrole over de nodige kennis beschikt om een gepaste bijsturing door te voeren. De bijstellingen worden nu bijgehouden op productiefiches, vroeger het logboek genoemd.

Aanvankelijk vond men de toleranties op de samenstellingen alleen terug in de toepasselijke bestekken. Ondertussen heeft men dit opgesplitst: de toleranties op de samenstellingen die op de werf worden bemonsterd zijn terug te vinden in het bestek, maar de toleranties die van toepassing zijn bij controle aan de asfaltcentrale staan nu in het reglement.

Een spijtige evolutie is de invoering van het begrip 'conformiteit van de productie'. Dit door de Europese norm ingevoerde principe houdt in dat men op basis van het aantal niet conforme proefresultaten in een bepaald 'OCL' niveau belandt, dat op zijn beurt invloed heeft op de proeffrequentie. Op zich een zeer logisch principe. Probleem is dat er in de Europese norm op een andere manier wordt gewerkt dan wat we tot nu toe gewoon waren bij de beoordeling van de conformiteit van het product: andere toleranties, een ander aantal resultaten (32 i.p.v.

10) en andere verzamelingen (per soort mengsel i.p.v. per afzonderlijk recept). COPRO heeft geprobeerd de implementatie hiervan zo eenvoudig mogelijk te houden, door de beoordeling van de conformiteit van de productie en de conformiteit van het product in de mate van het mogelijke samen te voegen.

1.4.10 Controle van de leveringen en leveringsbonnen

Op het vlak van de behandeling, de opslag en de levering van asfaltmengsels waren er in het oorspronkelijke reglement geen eisen. Er werd enkel vermeld welke gegevens er op een leveringsbon moest worden gedrukt.

Het vergelijken van de geproduceerde met de geleverde types en hoeveelheden werd nadien toegevoegd. Hierdoor kon men nakijken of er per ongeluk geen vergissingen waren gebeurd bij het opmaken van de leveringsbonnen.

Door de Europese normen zijn er ook hier enkele eisen bijgekomen, o.a. de controle van de geschiktheid van de voorraadsilo's en de vrachtwagens voor asfalt en de controle van de properheid van de vrachtwagens.

Om de betrouwbaarheid van de leveringsbonnen te verhogen werden begin 2008 door een erkende drukkerij voorgedrukte blanco bonnen ingevoerd. Alle asfaltfabrikanten gebruiken nu een vergelijkbare blanco bon, voorzien van een waarmede, beveiligd tegen kopiëren en bestaande uit 4 gekleurde exemplaren.

1.4.11 Registraties en registers

In het oorspronkelijke reglement werd met drie zinnen gezegd dat alle productie- en controlegegevens en -resultaten moesten bewaard worden. Van registers was amper sprake. Mettertijd werden geleidelijk aan verschillende registers ingevoerd, waarvan de lay-out min of meer werd vastgelegd: een register van de grondstoffen (met aanvoer, verbruik en voorraad), een register van de productie (met productiegegevens en bijstellingen), een productiestaat (met de geproduceerde hoeveelheden per dag), registers van de proeven (op grondstoffen en op asfalt), een register van de leveringen (met de leveringsbonnen), een register van de asfaltmenginstallatie (met onderhoud, herstellingen, kalibraties), een register van de meet- en beproevingsuitrusting (met alle gegevens en kalibratieverslagen van de labo-apparatuur) en een klachtenregister.

Nu telt het toepassingsreglement 6 bladzijden met bepalingen over de registers, samen met een 11 bladzijden grote bijlage, waarin de lay-out van de registers wordt getoond.

Het bijhouden van deze registers vergt van de asfaltfabrikanten een grote inspanning, zeker na de invoering van de Europese normen die stellen dat alle controleresultaten ergens moeten worden geregistreerd. Het actueel en volledig bijhouden van deze registers is een vereiste voor een traceerbare zelfcontrole. Het belang hiervan mag niet worden onderschat. Gegevens over aangevoerde grondstoffen, controles van voorraden of kleine

productiecontroles zijn voor de conformiteit van de asfaltmengsels immers even belangrijk als een proefresultaat van asfalt.

Dat de zelfcontrole volledig traceerbaar is, is niet alleen van belang voor COPRO, maar in de eerste plaats voor de asfaltfabrikant zelf.

1.4.12 Externe controle

Volgens het oorspronkelijke reglement voerde COPRO jaarlijks 10 controlebezoeken uit, waarbij registers werden nagekeken en proeven werden bijgewoond.

Geleidelijk aan is de externe controle uitgebreid. Er werden controleproeven ingevoerd, waarbij de intern bijgewoonde proefresultaten op asfalt werden vergeleken met de resultaten van een erkend extern laboratorium. Aangezien het aantal controleproeven werd afgestemd op de productie, bleek het bij sommige asfaltfabrikanten nodig om meer dan 10 keer per jaar langs te gaan.

Tijdens afzonderlijke controlebezoeken worden sinds 1998 proeven op niet-gecertificeerde grondstoffen bijgewoond. In 2000 kwamen er nieuwe controlebezoeken bij voor het bijwonen van voorstudies en van kalibraties.

Sinds 2004 gebeurt de externe controle van asfaltgranulaten met aparte controlebezoeken, waarbij registers en voorraden worden nagekeken en proeven worden bijgewoond.

2 Certificatie in de toekomst

2.1 Uitbreiding binnen het bestaande certificatiesysteem

Wanneer we de huidige situatie bestuderen, dan blijkt er nog weinig ruimte voor meer controles. Alle aspecten van de asfaltproductie - van bij de aanvoer van de grondstoffen tot en met de leveringsbonnen van asfalt - zijn momenteel opgenomen in het Toepassingsreglement.

Mogelijke verbeteringen zouden kunnen gaan in de richting van:

- een uitbreiding met korte werfbezoeken, waarbij de gecertificeerde kenmerken stroomafwaarts worden afgetoetst,
- of het systematisch of steekproefsgewijs verifiëren van de geproduceerde mengsels ten opzichte van het bijzonder bestek.

Iets wat zeker zou moeten worden aangepakt is het vereenvoudigen van de administratieve activiteiten van het controlepersoneel. We dromen dan van een gesofistikeerd informaticasysteem, waarbij:

- iedereen die betrokken is bij de zelfcontrole zijn gegevens en resultaten ingeeft,
- bepaalde zaken zoals proeffrequenties automatisch worden opgevolgd en gesignaleerd,
- alle normatieve documenten geïntegreerd zijn,
- evaluaties automatisch gebeuren en acties door het systeem worden voorbereid,
- de verantwoordelijke voor de zelfcontrole tenslotte alle vereiste overzichten, verslagen en registers kan afdrukken.

Op dit vlak is er nog plaats voor een grote evolutie.

2.2 Werfgerichte keuringen op vraag van de opdrachtgever

COPRO voert al enkele jaren werfondersteunende controlebezoeken uit. Dit zijn controles op vraag van de opdrachtgever, waarbij tijdens het uitvoeren van de werf de asfaltproductie nauwlettend wordt gevolgd. De verschillende controles zijn vergelijkbaar met de externe controles bij certificatie, maar dan toegespitst op één werf. Dagelijks (en onmiddellijk in geval van belangrijke tekortkomingen) wordt er gerapporteerd aan de opdrachtgever. Aangezien het opvolgen van een werf van langsom complexer wordt en de overeenkomstigheid van de verschillende (gecertificeerde) producten en het bijzonder bestek niet altijd eenvoudig te beoordelen is, verwachten wij dat de interesse in deze werfondersteunende bezoeken de komende jaren nog zal toenemen.

2.3 Certificatie van asfaltmengsels bij prestatievoorschriften

Wanneer de prestatievoorschriften ter sprake komen, horen we dikwijls de opvatting dat het nut van certificatie zal verminderen of zelfs helemaal overbodig worden. Prestatievoorschriften houden in dat de voorschriften voor de asfaltmengsels in de mate van het mogelijke gebaseerd zijn op de prestaties ervan en niet op empirische wijze tot stand kwamen. Zo zijn stijfheid en weerstand tegen vermoeiing twee voorbeelden van prestatiekenmerken, terwijl het bindmiddelgehalte een empirisch kenmerk is. Wanneer we in de toekomst zouden overgaan naar prestatiekenmerken, dan zullen we prestatie-eisen krijgen in de bestekken en zal de fabrikant bijgevolg prestatieproeven moeten uitvoeren in het kader van de voorstudie van zijn asfaltmengsels. Het resultaat van zijn voorstudie zal echter een welbepaalde samenstelling blijven, met vastgelegde grondstoffen en een vastgelegd recept. Bijgevolg zal dit naar productiecontroles of certificatie van asfalt niets veranderen.

2.4 Certificatie van asfaltmengsels bij PPS en DBFM

PPS en DBFM-systemen gaan veel verder dan de hiervoor beschreven prestatievoorschriften. Simplistisch voorgesteld zijn dit systemen waarbij de overheid een weg vraagt en de aannemer instaat voor het ontwerp, de bouw, de financiering en eventueel zelfs het onderhoud van die weg. Of er nog nood is aan gecertificeerde producten zal in dergelijke systemen afhangen van de aannemer of de financiële instelling.

2.5 Productcertificatie naast CE-markering

Hierover kunnen we kort zijn: de productcertificatie zoals wij die kennen in België (BENOR, COPRO, ...) heeft altijd de kwaliteit van het product als doel gehad. Het doel van CE-markering ligt op een heel ander terrein. CE-markering op een product betekent dat dit product voldoet aan 6 essentiële kenmerken (veiligheid, gezondheid, enz.), waardoor het product vrij mag circuleren op de Europese markt.

In het geval van asfalt is voor de CE-markering een attesteringsniveau 2+ van toepassing. Dit houdt in dat een derde partij één keer per jaar verifieert of de fabrikant zijn FPC-systeem toepast. Er gebeuren door de derde partij geen controles op de producten, er worden geen proeven bijgewoond, de voorstudies worden niet inhoudelijk gecontroleerd en de conformiteit van de eindproducten wordt in eerste instantie niet bekeken. We zijn hier dus mijlenver verwijderd van een kwaliteitstoezicht zoals we dat gewend zijn bij de certificatie.

Wanneer individuen en verenigingen die belang hebben bij een minimum aan controles (en dus kwaliteit) de gelijkwaardigheid verkondigen van CE-markering met productcertificatie en verklaren dat productcertificatie niet langer wettig zou zijn, wordt de CE-markering zodoende een bedreiging.

3 Conclusie

De certificatie van asfaltmengsels is sinds haar ontstaan op alle vlakken gegroeid. Zowel qua aantal fabrikanten als qua aantal verschillende mengsels. Maar zeker op inhoudelijk vlak. De reglementen van COPRO zijn veel uitgebreider geworden, met als resultaat dat de certificatie inhoudelijk veel beter is geworden:

- het uitvoeren van de voorstudie van asfalt is nu veel beter beschreven en wordt ook steekproefsgewijs gecontroleerd door COPRO,
- de invoering van de technische fiche van een asfaltmengsel heeft er voor gezorgd dat de klanten nu een begrijpelijk en samenvattend document te zien krijgen,
- de lay-out van de verantwoordingsnota en technische fiche werden door COPRO gestandaardiseerd en ziet er nu voor alle fabrikanten hetzelfde uit,
- dankzij de procedure 'wijziging grondstoffen' moet de fabrikant nu niet meer in alle gevallen een volledig nieuwe studie uitvoeren, telkens hij een grondstof verandert,
- voorstudies blijven nu 5 jaar geldig (Europees maximum) tegenover 1 jaar vroeger,
- zowel de asfaltmenginstallatie als de laboratoriumuitrusting worden geijkt, gekalibreerd en/of gecontroleerd conform de van toepassing zijnde (Europese) normen; dit alles onder toezicht van COPRO,
- naast de conformiteit van de grondstoffen op zich worden nu ook de opslag en het correct gebruik van grondstoffen gecontroleerd,
- het toezicht op de levering van asfaltmengsels is verbeterd en door de recente invoering van voorgedrukte speciale leveringsdocumenten heeft de klant meer zekerheid over de ontvangen types en hoeveelheden.

Alle controles in het kader van de certificatie van asfalt dragen hun steentje bij in de kwaliteit van de asfaltmengsels. Ze vragen jammer genoeg een niet te onderschatten inspanning van de fabrikanten, zeker aangaande de registratie van alle controleresultaten.

Dat de reglementen nu veel uitgebreider zijn, heeft niet alleen te maken met de inhoudelijke toename van de zelfcontrole en de externe controle, maar is voor een groot deel ook te wijten aan het feit dat alles veel beter wordt uitgelegd dan vroeger.

Of er in de toekomst nog interesse zal zijn voor gecertificeerde producten zal afhangen van verschillende factoren. Feit is dat gecertificeerde producten zullen blijven bestaan, zolang er vraag is naar kwaliteit.