

### **Consultatie periodiek onderhoud Regeling voertuigen 2020**

Met belangstelling hebben wij de consultatietekst gelezen van de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Regeling voertuigen en enkele andere regelingen in verband met de aanpassing van diverse permanente eisen, gebruikseisen en technische eisen (periodiek onderhoud Regeling voertuigen 2020). Hierbij maken wij graag de volgende opmerkingen.

#### **Meer dan periodiek onderhoud**

De titel periodiek onderhoud impliceert dat het gaat om kleine wijzigingen in teksten zonder grote gevolgen. Het feit dat het voornemen om te komen tot een invulling van het begrip “vlakke vloer” nu wordt geconsulteerd in de onderhoudswijziging Regeling voertuigen 2020 heeft ons daarom verrast. De invulling van het begrip vlakke vloer kan namelijk voor de praktijk zeer grote gevolgen hebben. Het kan bouwkundige aanpassingen van bedrijfsgebouwen noodzakelijk maken. Bouwkundige aanpassingen zijn over het algemeen kostbaar en verdienen daarom een zorgvuldige afweging.

#### **Aanleiding wijziging**

De techniek schrijdt voort, ook bij voertuigverlichting. Nieuwe soorten verlichting hebben een hogere lichtintensiteit en leiden daardoor sneller tot verblinding. Dit maakt het stellen van de verlichting nog belangrijker voor de verkeersveiligheid. Nieuwe soorten verlichting maken onder andere nieuwe methoden van stellen van verlichting noodzakelijk. (ook opgenomen in deze wijziging) Voor het op de juiste wijze stellen van de verlichting heb je naast een meetmethode een goed apparaat nodig (nieuwe eisen per 1-1-2021) en een vloer die het mogelijk maakt dat het apparaat in één lijn staat met het voertuig.

#### **Inhoud wijziging vlakke vloer**

De eis dat het bedrijfsgebouw voor de APK moet beschikken over een vlakke vloer bestaat al jaar en dag. Wat precies onder een vlakke vloer moet worden verstaan is nooit nader ingevuld. In de praktijk sloot men aan bij het spraakgebruik: effen, egaal, glad. Vanuit andere regelgeving kennen we wel nadere eisen aan een vloer, de vloer moet vloeistofkerend zijn en een bepaald afschot hebben naar putten etc. De gestelde eisen kunnen in bepaalde situaties mogelijk botsen.

Om de verlichting te kunnen stellen is het nodig dat het voertuig in rechte lijn staat met het testapparaat. Men achtte het daarom noodzakelijk om het begrip vlakke vloer nader in te vullen. Er wordt nu voorgesteld om onder een vlakke vloer te verstaan; een horizontale vlakke vloer met een verloop van maximaal 3mm op 6 meter. Het voornemen is de eis in te laten gaan op 1-1-2022.

#### **Kritische noot**

Doel van de aanpassing is te komen tot een goede afstelling van de verlichting. Hiervoor is het noodzakelijk dat het testapparaat in rechte lijn staat met het voertuig. Om dit te realiseren zijn er verschillende mogelijkheden.

Men kan daarbij kijken naar de vloer. Deze moet vlak zijn, maar het is niet noodzakelijk dat deze horizontaal is. Als de vloer een hellingshoek heeft is dat geen probleem zolang het voertuig en het test apparaat maar in dezelfde hoek staan en dus weer recht ten opzichte van elkaar. Het gaat er vooral om dat het een goed apparaat is dat goed wordt gesteld en waarbij de juiste meetmethode wordt toegepast.

De eisen lijken te zijn vastgesteld voor de APK2 (personen- en bestelauto's) en ook één op één te worden doorgevoerd in de APK1 (vrachtwagens). Dit terwijl de omstandigheden in de werkplaatsen anders zijn en ook de voertuigen anders zullen reageren op geringe afwijkingen in de vloer, denk bijvoorbeeld aan luchtgeveerde voertuigen.



De RDW gaat meten bij alle erkenninghouders en wijst de plaats aan voor de afstelling van de verlichting. Het moet gaan om een horizontale vlakke vloer met een verloop van maximaal 6 mm op 3 m. Bij de meting wordt geen of onvoldoende rekening gehouden met de grootte van het voertuig. Wordt de vloer niet goed bevonden, dan moet het bedrijf aanpassingen doorvoeren. Dit kan door uit te kijken naar een brug en deze waterpas te laten stellen. Dit is echter niet altijd mogelijk. Een andere mogelijkheid is het aanpassen van de vloer. Als men al vast wil houden aan de norm (horizontaal met een maximaal verloop van 3 mm op 6 m) is BOVAG voorstander van het toelaten van alle middelen om tot de norm te komen. Het kan gaan om een gietvloer, maar bijvoorbeeld ook oprijplaten op de vloer etc.

De kosten van het invullen van de term vlakke vloer door te eisen dat deze horizontaal moet zijn met een verloop van maximaal 3 mm op 6 m zijn hoger dan wordt aangegeven. Naast een pot slijtvaste witte verf, de tijd die nodig is om de testplaats te bepalen en de tijd die nodig is om de lijnen te trekken, is er in veel meer gevallen dan aangegeven noodzaak tot wijziging van de vloer. Eerder ging de RDW er op basis van steekproeven vanuit dat maximaal 20% van de bedrijven aanpassingen nodig zouden hebben, inmiddels ziet de RDW dat dit 30% zal zijn.

### **Conclusie**

BOVAG ziet dat een goede afstelling van verlichting een bijdrage kan leveren aan het verminderen van verblinding door koplampen. Het zal het probleem niet geheel verhelpen omdat er meerdere factoren zijn die het lichtbeeld bepalen, denk daarbij bijvoorbeeld aan zelfstellende koplampen, een oneffen wegdek etc.

Voor een goede afstelling is goede apparatuur die goed wordt onderhouden en gebruikt noodzakelijk. Daarnaast is ook een goede meetmethode onontbeerlijk. In beide voorwaarden wordt voorzien in de regelgeving per 1-1-2021.

Tot het goed gebruik van het apparaat behoort het in rechte lijn met het voertuig brengen van het apparaat. Hiertoe is een vlakke ondergrond geboden. Deze ondergrond hoeft niet noodzakelijkerwijze horizontaal te zijn; zolang de hellingshoek van het apparaat en het voertuig maar gelijk zijn en apparaat en voertuig in lijn met elkaar staan. Wij roepen de RDW op hiermee in hun metingen rekening te houden, evenals met de verschillen in voertuigen.