

Feedback op internet consultatie registratie- & kentekenplicht NL.

30 november 2020

Dewulfgroep is een Belgisch familiaal bedrijf met dochterondernemingen in Nederland (Friesland) en Roemenië.

Als fabrikant van machines voor de aardappel- en groenteteelt stelt de groep ongeveer 300 medewerkers te werk.

In onze productiefaciliteit te Roeselare (BE) produceren wij jaarlijks een 300 tal aardappel- en wortelrooimachines, te Winsum (NL) worden op jaarbasis in totaal om en bij de 1500 inschuur-, sorteer- en pootmachines geproduceerd. De productiefaciliteit in Roemenië is toeleverancier voor zowel de site in België als in Nederland.

Een 500 tal van de in totaal 1800 geproduceerde machines zijn homologatieplichtig.

Gelieve nota te willen nemen van onze commentaren op onderstaande punten uit de consultatie :

Pag. 20 - Artikel 3.6.1. pnt. 3 - bijlage XX bij VO EU 2015/208

Een VIN plaat zoals omschrijven in de bijlage XX van VO EU 2015/208 is niet relevant voor de categorie Mobiele Machines.

Wij voldoen reeds aan de bepalingen uit de Machine Richtlijn 2006/42/EG, bijgevolg worden onze machines uitgerust met een typeplaat zoals omschreven in deze richtlijn.

Pag. 20 - Artikel 3.6.2.

Waar kunnen we de eisen voor het bekomen van een ontheffing terugvinden ?

Het is volkomen zinloos om een mobiele machine te bouwen die welliswaar een homologatie zal bekomen maar die geen ontheffing kan bekomen.

Om die reden moeten wij, de fabrikanten, ook de eisen / voorwaarden kennen om een ontheffing te kunnen bekomen. Het betreft hier dan vooral de eisen met betrekking tot de afmetingen en massa's, meer bepaald de aslasten.

Pag. 21 - Artikel 3.8.3.

Vermits blijkt dat een typekeuring voor een reeks voertuigen momenteel niet mogelijk zal zijn, dringen wij erop aan om voor het deel remmen / remdoelmatigheid ofwel een deelgoedkeuring ofwel de acceptatie van een niet RDW testrapport, lees testrapport uitgegeven door bv TÜV - UTAC - ESTL, mogelijk te maken.

Voor ons, fabrikanten, is het onmogelijk om ieder voertuig individueel te onderwerpen aan een remtest. Remtesten gebeuren steeds op de openbare weg met als gevolg hinder voor het andere verkeer en een reëel gevaar voor ongevallen.

Daarom pleiten wij om voor één welbepaald type MM ofwel :

- * éénmalig de remtesten uit te voeren en hiervoor een RDW testrapport te ontvangen
- * de acceptatie van een, door een andere uitgegeven technische dienst, testrapport.

Op basis van dit testrapport kan de RDW dan een verificatie doen van de ingebouwde componenten.

Pag. 29 - Artikel 5.7a.6. pnt. 1

Hier verwijs ik naar Pag. 20 - Artikel 3.6.2.

Indien een ontheffing noodzakelijk is, waar kunnen de eisen hiervoor gevonden worden ?

De breedte van een landbouwmachine, cat MM, situeert zich meestal tussen de 3,00 en 3,50 m.

Dit kan normaal gezien probleemloos een ontheffing bekomen.

Wat met breedtes >3,50 m ? Kan men hiervoor nog een ontheffing bekomen ?

Pag. 30 - Artikel 5.7a.6. pnt. 2

Als uitzondering wordt een lengte van 20 m toegestaan voor een enkelvoudig voertuig, echter merken we op Pag. 80 in artikel 5.18.20. dat een samenstel een toegestane lengte krijgt van 20,75 m.
Is er ontheffing mogelijk voor een samenstel boven de 20,75 m ?

Pag. 30 - Artikel 5.7a.7.

Een aslast tot 12 ton zal in principe geen moeilijkheden opleveren.
Kan er ontheffing bekomen worden voor aslasten >12 ton, bv 13 ton ?

Vraag m.b.t. het ontheffingsstelsel

Een aanpassing van het ontheffingsstelsel naar één centraal loket staat op de agenda van 2023.
Wat in de periode tussen 2021 en 2023 ?

Pag. 30 - Artikel 5.7a.8.

Indien de maximum constructiesnelheid werd vastgesteld door aan andere technische dienst dan RDW, en dit is vastgelegd in het testrapport van bv de remmen (zie pag 21 art 3.8.3.), wil RDW dit testrapport dan accepteren ?

Net zoals bij de remtesten is het onmogelijk om ieder voertuig individueel te onderwerpen aan een test om de maximum constructiesnelheid te bepalen. Ook hier is het gebruik van de openbare weg noodzakelijk, wat niet altijd evident is.

Pag. 38 - Artikel 5.7a.29.

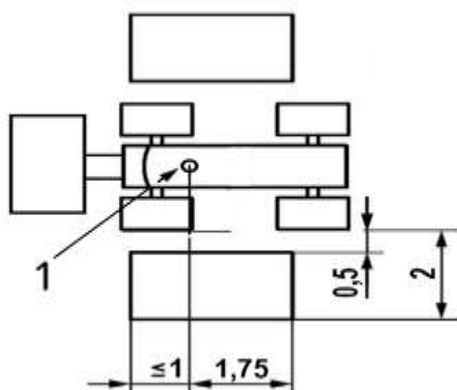
Waarom niet gewoon verwijzen naar Annex V van VO EU 2015/208 i.p.v. de tekst over te nemen ?
Momenteel staat er in Annex V een tekstuele fout maar deze wordt rechtgezet in 2021 met de revisie van VO EU 167/2013.
Indien de tekst ,zoals nu voorzien in de wetswijziging, blijft staan, dan dient er volgend jaar een aanpassing te gebeuren van de regeling voertuigen.

Pag. 42 - Artikel 5.7a.38.

Voor het deel remproeven verwijs ik hier terug naar Pag. 21 - Artikel 3.8.3.

Pag. 44 - Artikel 5.7a.45. pnt. 3

Graag verwijzen naar volgende schets :



- Pag. 45 - Artikel 5.7a.48.
De gestelde eisen i.v.m. scherpe delen zijn reeds afgedekt door de Machine Richtlijn 2006/42/EG, onnodig deze te herhalen en te onderwerpen aan een specifieke controle.
- Pag. 46 - Artikel 5.7a.51.
De benaming van de lichten is niet conform EU VO 2015/208 Annex XXII.
Het is wenselijk de Europese benamingen te gebruiken.
Voor buitenlandse fabrikanten kan dit, indien er afwijkende naamgeving wordt gebruikt, leiden tot misverstanden en onduidelijkheid.
- Pag. 46 - Artikel 5.7a.51.d.
Een zijrichtingsaanwijzer is niet verplicht volgens EU VO 2015/208 Annex XXII.
VN/ECE R86 vermeld een afstand van 6m tussen de voorste & achterste richtingaanwijzer.
In het voorstel tot EU wetgeving voor Mobiele Machines verwijst men naar VN/ECE R86, het is dus wenselijk om dit in de nieuwe Nederlandse wetgeving ook zo te doen.
- Pag. 51 - Artikel 5.7a.64
Derde lid : Aanvulling van de tekst als volgt :
In afwijking ..., mogen de zijmarkeringslichten, **indien aanwezig**, synchroon
Dit om in overstemming te zijn met Artikel 5.7a.51.d.
- Pag. 71 - Artikel 5.14.40.
Dit artikel omschrijft expliciet het tweeledings-drukluchtsysteem.
Echter volgens de EU VO 2015/68 is een tweeledings-hydraulischremsysteem perfect mogelijk.
De omschrijving "**Bij een tweeledingssysteem wordt de verbinding tussen de trekker en het getrokken voertuig losgenomen.**" zou hier meer op zijn plaats zijn.
- Pag. 82 - Artikel 5.18.22.
De gedelegeerde verordening 2015/208 Annex XII artikel 6.26 maakt voor de signalisatieborden geen vermelding van een specifieke hoogte.
Graag zouden wij dit ook zo zien in de nieuwe Regeling Voertuigen.
- Pag. 83 - Artikel 5.18.25.
Welke definitie hanteren we voor de technische toegestane maximummassa ?
- Pag. 86 - Artikel 5.18.32a0.
In de VN/ECE R106 is een tabel opgenomen waarmee men de snelheid mag aanpassen aan de hand van de belasting. Dit houdt in dat als een band bijvoorbeeld een snelheidsindex heeft voor 25 km deze band ook gebruikt mag worden met een snelheid van 40 km zij het echter met een lagere belasting. In de NL wetgeving zou dat nu niet mogelijk zijn.
Daarnaast geven de bandenfabrikanten soms verklaringen af waarbij een afwijkende verhouding draagvermogen / rijsnelheid toegestaan wordt onder bepaalde condities.
Een aanpassing van dit artikel zal discussies vermijden.
- Pag. 93 - Artikel 50a
Dit lid gaat in tegen de wetgeving en regels van zowel ETRTO als EU VO 167/2013.
Dit moet bekeken worden in het kader van snelheid / draagvermogen van een band;
Zie ook comment bij Artikel 5.18.32a0.
- Pag. 94 - Artikel 136a
Voorstel om enkel lid b, conform EU VO 167/2013, te behouden om zo verwarring te voorkomen.
- Pag. 94 - Artikel 136a
Voorstel om enkel lid b, conform EU VO 167/2013, te behouden om zo verwarring te voorkomen.