

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 94 - september 2021



‘We wilden de eersten zijn’

TON DE WIT VAN CARTEAM AUTOBEDRIJF TON DE WIT IN OOSTZAAN

**Doe vooral
wat je leuk
vindt**

JONGSTE KEURMEESTER
VAN NEDERLAND
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 6

**Uitlaatgassen
in de
werkplaats**

DIT ZIJN DE
VOORSCHRIFTEN
APK SERVICE - PAGINA 9

**Eerste APK 3-
keuring
uitgevoerd**

MIJLPAAL VOOR
BRANCHE EN RDW
HOE ZIT DAT? - PAGINA 10

Behapbare evolutie



JOSÉ BURGEMEESTER,
BOVAG-RELATIEMANAGER RDW
EN BELASTINGDIENST

Wie had dik 30 jaar geleden gedacht dat anno 2021 de elektrische auto aan een onstuitbare opmars bezig zou zijn? Wie had gedacht dat er tal van autonome systemen in auto's zouden zitten voor meer gemak en veiligheid? We hadden in 1985 rond de 1500 verkeersdoden, nu 610. Nog veel te veel, maar mede door slimme autotechniek wel fors minder. En dankzij moderne motoren is de uitstoot van veel schadelijke stoffen door personenauto's sinds 1990 met 70 tot 90 procent gedaald. De APK is meegeëvolueerd. Aan een APK-keuringsstation van 30 jaar geleden zou je nu weinig meer hebben. En dat vergt soms extra investeringen van autobedrijven – niet leuk, wel nodig. Denk aan de vlakke vloer voor een goede koplampcontrole, of aan de nieuwe deeltjesteller voor diesels. En wat is de rol van BOVAG in deze ontwikkeling? Zorgen dat het voor de APK-bedrijven, de BOVAG-leden, qua tempo en investeringen behapbaar blijft. En daar mag u ons op afrekenen.

- Vragen?
- Over de inhoud van deze *APK-keurmeester*? RDW Klantenservice 088 008 74 77 (werkdagen 8.00-17.00 uur).
 - Over het afmeldsysteem? Bel uw eigen communicatieprovider.
 - Over uw RDW-pincode? RDW Servicedesk ICT 0598 69 33 69.
 - Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
 - Adreswijziging doorgeven: <https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>.



Redactieadres:
RDW, afdeling Communicatie
Postbus 777, 2700 AT Zoetermeer
www.rdw.nl
Basisontwerp: Kris Kras
Vormgeving, coverbeeld en contentrealisatie: DPG Media Brand Studio
Fotografie: De Beeldredactie, Dennis van Loenhout, Mike Raanhuis, RDW

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regelgeving APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Juli 2022 is het moment dat de deeltjesteller verplicht onderdeel is van de APK-keuring. Dat lijkt zo ver weg. Maar niet voor Carteam Autobedrijf Ton de Wit in Oostzaan. Zij kregen als eerste in Nederland een deeltjesteller geleverd én geïnstalleerd.



TON DE WIT,
EIGENAAR CARTEAM
AUTOBEDRIJF TON DE WIT

Ton, kun je jouw bedrijf eens omschrijven?
“Ik keur inmiddels al 23 jaar voor mijzelf en daarvoor heb ik tien jaar voor mijn baas gewerkt. Ik heb het bedrijf van hem overgenomen. We begonnen in een bescheiden pand met twee bruggen achter elkaar, met dit pand zijn we vijf keer zo groot geworden in omvang. We zouden verder kunnen groeien, maar het is goed zo. We werken al zes dagen in de week. We hebben een grote opdrachtgever, een bekend taxibedrijf. Toen we daarvoor begonnen te werken hadden we zo’n 40 voertuigen in onderhoud, inmiddels zijn dat 600 stuks. Die services we overigens samen met drie andere partijen, wij zijn wel de grootste.”

In welke mate zijn jullie met de toekomst bezig?
“Ons bedrijf is toekomstproof, dat mag ik wel stellen. Sinds een aantal jaren zijn we onderdeel geworden van de Carteam-formule. Het is goed om een vangnet en ondersteuning te hebben. Dat was overigens op aanraden van mijn zoon die ook in het bedrijf werkt. Daarnaast zijn we gecertificeerd om aan elektrische auto’s te werken, we hebben ADAS-kalibratie [Advanced Driver Assistance Systems, red.] van Bosch in huis en we zijn dus de trotse eigenaar van de TEN AEM-deeltjesteller.”
Je bent de eerste met dit apparaat, waarom zo vroeg al?
“Tegen Technisch Bureau Andriessen,

mijn vaste leverancier, zei ik dat ik de eerste wilde zijn met een deeltjesteller. Dat geldt voor al het equipment dat aangeschaft moet worden en zeker als het APK-gerelateerd is. Ik weet dat ik het linksom of rechtsom toch zal aanschaffen, dus dan maar gelijk. Mijn motto is: als je wacht tot het laatste moment, dan wil iedereen en sta je achteraan in de rij. Ik ga liever voor zeker en dus voor snel. Als je verder wilt moet je vooruitdenken en ook investeren in de APK als ondernemer. Dat is het hele verhaal. Bovendien zijn we in de positie om te kunnen investeren, dus waarom zou ik het dan laten? Het voelt goed om alvast voorbereid te zijn.”

Moet bij een BE-combinatie de oplegger volledig afgekoppeld zijn tijdens de keuring? Het antwoord is JA.

Die volledige afkoppeling is van belang om tijdens de APK-keuring alle keuringseisen volgens de wijze van keuren te kunnen beoordelen. Beide voertuigen moeten rondom vrij zijn om de APK-keuring aan beide voertuigen op een normale wijze uit te kunnen voeren.



Is het voertuig uitgerust met een één- of tweeleidingrem-systeem ten behoeve van aanhangwagens, dan moet je ook de drukken controleren aan de aansluitkoppelen met goedgekeurde manometers met passende aansluitkoppelen. Met een stalen rei wordt de onvlakheid van de schotelkoppeling inzichtelijk gemaakt.

Opgelet!

Het ontkoppelen is niet altijd eenvoudig bij deze voertuigen. Het is daarom aan te bevelen om de oplegger pas aan te koppelen als er geen steekproef is toegekend bij de afmelding. Is het afkoppelen tijdens een steekproef niet op een veilige manier uit te voeren of niet binnen een aanvaardbare tijd mogelijk? Dan zal de steekproefcontroleur de steekproef staken.

Verplichting spelingsdetector

Vanaf 20 mei 2023 moeten de APK 1- en APK 3-erkenninghouders alle wielophangingen van een voertuig tijdens het uitvoeren van een APK controleren met behulp van een zogenaamde spelingsdetector. Die moet dus zijn aangeschaft en geïnstalleerd bij alle APK 1- en APK 3-erkenninghouders voor 20 mei 2023.

De spelingsdetector is verplicht vanuit Europese regelgeving en van toepassing in de hele Europese Unie. Met deze verplichting is de APK in Europa weer verder geharmoniseerd en gelijkwaardiger geworden. Over de aanstaande verplichting voor het gebruik van spelingsdetectoren komen regelmatig vragen terecht bij de RDW. Bijvoorbeeld: moet de spelingsdetector binnen liggen? Het antwoord daarop is ja. Alle assen moeten worden gecontroleerd met de spelingsdetector. Sommige keuringsplaatsen zijn echter niet zo lang dat het voertuig in zijn geheel binnen kan staan bij het gebruik van de spelingsdetector. De RDW is daarom samen met de branchepartijen bezig met het formuleren van een regel over hoe hiermee om te gaan. Hierbij moet ook nadrukkelijk het welzijn van de

keurmeester en steekproefcontroleur meegewogen worden. En voor hefbruggen? Zijn er ook spelingsdetectoren beschikbaar voor hefbruggen? Ook die vraag komt voorbij. De RDW heeft deze vraag bij de RAI Vereniging neergelegd. Op dit moment zal dat waarschijnlijk met name in de zware branche een probleem zijn. Daarnaast zal de hefbrug geschikt moeten zijn voor het gebruik van spelingsdetectoren. Een hefbrug is natuurlijk in eerste instantie gemaakt om te heffen en niet voor het opvangen van zijdelingse krachten. Maar wie weet wat de industrie nog ontwikkelt.

Werken met camera's niet akkoord Bij APK 1 moet de eventuele speling gecontroleerd worden terwijl het voertuig op de hefinrichting of inspectieput staat. Aan de RDW wordt regelmatig gevraagd of het ook toegestaan is om met camera's te werken om de speling inzichtelijk te maken. De RDW heeft hiervoor navraag gedaan bij de RAI Vereniging. Het antwoord was dat die op dit moment niet beschikbaar zijn. Een camera monteren op een spelingsdetector is niet het grootste probleem. Het grootste probleem is dat er software nodig is die kan aangeven

hoe groot een eventuele speling is. Deze software is (nog) niet beschikbaar. Daarnaast zal het zeker moeten zijn dat de installatie de juiste speling visualiseert en vaststelt. Een vorm van kalibreren en justeren zal daarbij dus noodzakelijk zijn voor de installatie.



DET na 31-12-2017? Reparatieadviespunt-vermelding niet toegestaan

Uit een analyse van APK-meldingen is een opmerkelijke situatie gesignaleerd. Regelmatig blijken er onterecht reparatieadviespunten te worden opgevoerd bij het afmelden in het RDW-register. Dat is bij voertuigen met een datum eerste toelating (DET) na 31-12-2017 niet toegestaan.

De reparatieadviespunten (RA1 t/m RA8) zijn alleen van toepassing bij voertuigen met een datum eerste toelating vóór 01-01-2018. Wat we zien is dat bij de meldingen van voertuigen met een DET na 31-12-2017 nog steeds reparatieadviespunten voorkomen in het RDW-register. Met name RA2 (overmatige olielekage) wordt regelmatig onterecht gemeld. Maar ook RA1 (airbag), RA4

(bandenspanningscontrole) en RA6 (ABS) komen we met enige regelmaat tegen.

Misser steekproef

Bij een DET na 31-12-2017 is een

reparatieadviespunt niet meer toegestaan en moeten we het voertuig op dit keuringsaspect afkeuren. Het onterecht opvoeren van een reparatieadviespunt wordt gezien als een misser tijdens de steekproef.

Waarschuwingsinrichtingen	DET vóór 01-01-2018	DET na 31-12-2017
Airbagsysteem, gordelspansysteem of gordelkrachtbegrenzingssysteem	RA1	Afkeur
Vloeistoflekage	RA2	Afkeur
Stabiliteitscontrolesysteem	RA3	Afkeur
Controlesysteem bandenspanning	RA4	Afkeur
Elektronische stuurbeheersing	RA5	Afkeur
Antiblokkeersysteem	RA6	Afkeur
Elektronisch remsysteem	RA7	Afkeur
eCall-boordsysteem Pen B	RA8	Afkeur

Locaties voor controle dim- en mistlichten: zo staat het ervoor

Bijna alle erkenninghouders zijn bezocht. In totaal zijn er bij bijna 9600 erkenninghouders controlelocaties voor de dim- en mistlichten beoordeeld. Van deze 9600 erkenninghouders is bij 2100 erkenninghouders vastgesteld dat er minimaal 1 voorgestelde controlelocatie niet voldoet.

Dat betekent niet dat deze 2100 erkenninghouders helemaal niet voldoen. Vaak zijn er namelijk meerdere controlelocaties beoordeeld. In veel gevallen is er dan wel 1 locatie bij de erkenninghouder aanwezig die akkoord is. Daarnaast zijn er nog 90 erkenninghouders, waar de beoordeling van de locatie niet uitkwam, die nog niet bezocht zijn. In totaal moeten dus nog zo'n 2200 erkenninghouders nogmaals worden bezocht.

Nieuwe voorschriften

De RDW heeft inmiddels alle erkenninghouders een brief gestuurd. In deze brief staat vermeld welke eventuele stappen er vervolgens moeten worden ondernomen om op 1 januari 2022 gereed te



Steekproefcontroleur Ysbrand de Vries, RDW's specialist van horizontale vlakke vloeren.

zijn voor de nieuwe voorschriften die worden gesteld aan een controlelocatie voor de dim- en mistlichten. De RDW benadrukt om niet te lang te wachten met het aanpassen van een locatie en tijdig een nieuwe beoordeling aan te vragen. Op dit moment is er ruimte bij de RDW, maar hoe verder we in het jaar komen hoe lastiger het wordt. Daarnaast zijn de bouwbedrijven ook erg druk op het moment. Wees dus op tijd om het een en ander aan te passen als dat moet gebeuren.

‘Ik wil vooral graag met mijn handen werken’

Toen de 18-jarige Tijn Slegers in september 2020 zijn APK-examen behaalde, kreeg de Brabander te horen dat hij de jongste APK-keurmeester van Nederland is. Op zich een leuk gegeven, maar het doet de nuchtere Tijn niet zo bar veel. Hij wil vooral doen wat hij het leukst vindt: aan auto's sleutelen in de werkplaats van het universele autobedrijf van zijn ouders.

Tijn zat een paar jaar geleden nog op het vwo. “Op school haalde ik goede cijfers, maar toch zei ik tegen mijn vader dat ik iets anders wilde en dat ik liever met mijn handen wilde werken en automonteur wilde worden,” vertelt hij. Zo gezegd, zo gedaan. Via een versnelde mbo-opleiding van het Summa College behaalde hij zijn papieren van eerste monteur en daarna gevolgd door de APK-cursus. Tijn werkt vier dagen per week in het (familie-) autobedrijf Slegers, de vijfde dag gebruikt hij om zich te ontwikkelen tot technisch specialist. Diagnoses stellen en gecompliceerde storingen vindt hij daarbij het meest uitdagend. “Als ik moet kiezen tussen het vervangen van een koppakking of een nieuwe waterpomp installeren, dan ga ik voor het eerste. Wat ik leeftijd-



genoten wil meegeven? Kies en doe vooral iets wat je leuk vindt, daar gaat het uiteindelijk wel om. Je moet nog vijftig jaar werken, dus doe dan werk waar je blij van wordt.” Tijn is beslist nog niet uitgeleerd, zo wil hij nog zijn diploma's halen op het gebied van EV- en hybridetechniek en ook sluit hij een bedrijfsovername niet uit. “Dat

is nu nog heel ver weg, ik ben er zeker ook nog niet mee bezig, maar zeg nooit nooit. Eerst ga ik ervaring opdoen en handigheid krijgen in mijn vak.”

Goed haalbaar

Als iemand het belang kent van nieuwe, jonge aanwas is het André Vreman,

‘Kies en doe vooral iets wat je leuk vindt, daar gaat het uiteindelijk wel om’

examenfunctionaris Uitvoering Examens bij het IBKI, het instituut voor certificering en examinering in de mobiliteitsbranche. Zo maakt het IBKI onder meer de examens in opdracht van het ministerie en de RDW houd toezicht. Hij stelt: “Voor de branche is het belangrijk dat er al op jonge leeftijd een bewuste keuze wordt gemaakt, net

André Vreman van het IBKI (links) is blij met gemotiveerde jonge aanwas in de automotive branche zoals Tijn Slegers, de jongste APK-keurmeester van Nederland.

zoals Tijn dat deed. Wij merken dat er maar weinig jongeren zijn die heel specifiek voor een vak kiezen. Kijk bijvoorbeeld naar loodgieters of elektriciens, goede vakmensen zijn enorm schaars. In de automotive branche is dat niet anders. Keurmeesters die de zestig zijn gepasseerd, hebben toch vaak moeite met de stof. Ik zeg weleens dat het hoofd een keer vol is. Ze hebben dan ook zo ontzettend veel informatie tot zich genomen, bijvoorbeeld nieuwe keuringseisen, keuringseisen die gaandeweg veranderen, switchen naar online regelgeving.”

Flink wat uren

Tijn vervolgt: “Ik vond het examen van een behoorlijk niveau, het kwam mij zeker niet aanwaaien. Ik ben door de opleider goed begeleid met lesstof en -materiaal, maar ik heb nadien zelf toch flink wat uren moeten maken.” André: “Daar zeg je iets wezenlijks, Tijn. Als je zelf niet serieus met de aangeboden stof aan de slag gaat, is de kans dat je onderuitgaat vele malen groter. Desalniettemin is het examen goed haalbaar, zeker nu je de RDW APK-regelgeving erbij mag gebruiken. Alleen denken deelnemers vaak dat ze alles tijdens het examen kunnen opzoeken. Tja, van een aankomend APK-keurmeester mag wel een bepaalde hoeveelheid basis-kennis worden verwacht. Dan is er nog de spanning voor een examen. Onze examen-commissieleden proberen het examen zo luchtig mogelijk af te nemen. Durf de commissieleden bijvoorbeeld te vragen of je een vraag juist hebt begrepen. Vaak geeft een bevestiging net dat extra zetje in de rug. We zijn immers allemaal mens.”

“Bedankt allemaal!”

In de **APK-keurmeester** van afgelopen juni hadden we al het klanttevredenheids-onderzoek aangekondigd. De eerste resultaten daarvan kunnen wij nu al delen.

lnmiddels hebben zo’n 3300 keurmeesters en technici een uitnodiging van de RDW ontvangen voor het invullen van de enquête. Ruim veertig procent heeft de enquête ook daadwerkelijk ingevuld. Dat is een erg



hoog percentage en dat zegt iets over hoe serieus keurmeesters en technici hun vak nemen. Maar ook de rapportcijfers die worden uitgedeeld aan onze steekproefcontroleurs zijn fantastisch:

- Het gemiddelde rapportcijfer dat keurmeesters/technici geven voor de vaktechnische kennis is een 8,9.
- Het gemiddelde rapportcijfer voor onze manier van communiceren is een 9,1.
- De algemene waardering voor de samenwerking met de RDW is een 8,4.

Krijg je geen uitnodiging voor een enquête? Dat kan verschillende oorzaken hebben:

- Wij versturen de enquête op de dag nadat je een steekproef hebt gehad. Als je geen steekproef hebt gehad, dan krijg je dus ook geen uitnodiging.
- Het is niet zo dat er automatisch een uitnodiging de deur uit gaat na een

steekproef; op dit moment versturen we alleen uitnodigingen op twee dagen van de week.

- Als wij je privé-e-mailadres niet kennen, dan kunnen wij je ook geen uitnodiging sturen. Je kunt controleren of je privé-e-mailadres bij ons bekend is via je eigen persoonlijke keurmeestersomgeving via de website: <https://www.rdw.nl/zakelijk/branches/apk-keurmeesters>.
- Het kan ook zijn dat je wel ooit een e-mailadres hebt opgegeven, maar dat het verkeerd in het systeem terecht is gekomen. Bij het verzenden van de uitnodiging hebben we ook tientallen foutmeldingen: e-mails die terugkomen omdat het geen bestaand e-mailadres is.
- Verder kent het systeem een blokkadeperiode van 6 maanden na het versturen van een uitnodiging voor identieke enquêtes. Wij willen je namelijk niet overladen met enquêtes.

Keuren diesel vanaf 1 juli 2022

Vanaf 1 juli 2022 moet bij een diesel met een roetfilter een deeltjestest worden uitgevoerd. Deze test is verplicht als in het raadpleegscherm bij ‘Roetfilter verplicht’ ‘Ja’ staat vermeld. Bij een aantal dieselloortuigen mag het roetfilter legaal verwijderd worden.

Op de RDW-website is terug te vinden bij welke voertuigen dit is toegestaan. Het is dan wel zaak dat de roetfiltervermelding in het raadpleegscherm op ‘Nee’ wordt gezet. Hoe dat kan, staat ook op de RDW-website vermeld. Houd er wel rekening mee dat als het roetfilter verwijderd wordt er meer wegenbelasting betaald moet gaan worden.

Aanschaf deeltjesteller

Daarnaast ontvangt de RDW regelmatig vragen of het verplicht is om een deeltjesteller aan te schaffen. De aanschaf van een deeltjesteller wordt niet verplicht. Alleen als je diesels wilt blijven keuren

waarbij de indicatie ‘Roetfilter verplicht’ op ‘Ja’ staat, moet je een deeltjesteller aanschaffen. Als je daarnaast diesels zonder roetfilter wilt blijven keuren, moet je blijven beschikken over een roetmeter, een 0-emissiekast en EOBD-uitlees-apparaat. Het is logisch dat als je alle diesels wilt keuren, dat je dan alle apparatuur moet aanschaffen. Net als de overige apparatuur mag een deeltjesteller niet gezamenlijk gebruikt worden. Elke erkenning beschikt over eigen apparatuur.

Goede afspraken

De deeltjesteller moet door het NMI zijn goedgekeurd. Op dit moment beschikken



een paar deeltjestellers al over een NMI-goedkeuring. Als je een meter aanschaft waarvan de goedkeuring door het NMI nog niet is afgerond, dan wordt dat gezien als ‘niet goedgekeurd’. Maak in dat geval goede afspraken met de leverancier, zodat je zeker weet dat de aangeschafte deeltjesteller vanaf 1 juli 2022 wel voorzien is van een NMI-goedkeuring.

Uitlaatgassen in de werkplaats

De media staan vol over uitlaatgassen en de schadelijkheid hiervan. Kreten als CO₂-uitstoot, roetfilter en deeltjesteller kennen we allemaal. Neem bijvoorbeeld de discussie die er is geweest over de uitstoot van uitlaatgassen binnen de milieuzones in grote steden en het gebruik van sjoemelsoftware in voertuigen. Kortom: wat uit de uitlaat komt is niet gezond, onder andere het fijnstof.

Invloed op het lichaam en gezondheid
Per dag haal je 20.000 keer adem. Wist je dat de lucht in Nederland vaak niet zo gezond is? Ongezonde lucht is gevaarlijk en verhoogt het risico op astma, COPD en longkanker. Heb je een longziekte, dan merk je vaak als eerste dat er veel fijnstof in de lucht zit. De belangrijkste manier waarop luchtvervuiling het lichaam binnenkomt, is via de longen. Fijnstof bestaat uit deeltjes van verschillende grootte en samenstelling. Ultrafijnstof en roet zijn het meest schadelijk voor de gezondheid. Deze dringen het makkelijkst door tot diep in de longen, blijven daar zitten en richten schade aan. Dit is een gevaar voor gezonde en ongezonde longen. Ze dringen door tot in de

bloedbaan waardoor je gevaar loopt op bijvoorbeeld hart- en vaatziekten en dementie.

Voorschriften en gebruik afzuiging
Zoals beschreven, is fijnstof schadelijk voor iedereen die het inademt. We moeten ons er dus niet aan blootstellen, maar juist alles en iedereen die in de werkplaats loopt hiervoor behoeden. Genoeg redenen voor de RDW om hierop te controleren. Hiervoor heeft de RDW de nodige voorschriften opgenomen in de bijlage ‘Toelichting inrichting keuringsruimte, werkplaats en apparatuur’. Deze is een onderdeel van de toezichtsbeleidsbrief 2021.

Hierbij de belangrijkste voorschriften:

Algemeen

Ter bescherming van alle in de werkplaats aanwezige mensen moet je tijdens de APK-keuring, en overige werkzaamheden aan voertuigen waarbij uitlaatgassen geproduceerd worden, alle uitlaatgassen naar buiten afvoeren. Om de uitlaatgassen af te voeren mag ook een geschikt opzetfilter worden gebruikt.

Uitlaatgassen tijdens APK-keuring
Bij het uitvoeren van een milieumeting maken we onderscheid in:

CO- en viergasmeter (viergasmeter) (APK en GAS)

Bij een uitlaatgastest (stationair en verhoogd toerental) moet je alle geproduceerde uitlaatgassen op een goede manier uit de werkplaats/keuringsruimte afvoeren. Deze afvoer mag met behulp van een slang en een gat in de muur of deur. Ook mag je de geforceerde afzuiging van de werkplaats/keuringsruimte gebruiken. Ook bij meerdere uitlaatmondingen moet je alle uitmondingen verbinden met de uitlaatgasafvoer, zodat alle geproduceerde uitlaatgassen naar buiten worden afgevoerd. **Let op:** bij het uitvoeren van een CO- en viergasmeter mag de (geforceerde) afzuiging op geen enkele wijze de milieumeting beïnvloeden.

Vrije acceleratietest (roetmeter) (APK)

Bij een vrije acceleratietest tijdens een APK 1- en APK 2-keuring moet je alle uitlaatgassen met behulp van een goedgekeurde afzuigeenheid (0-emissie) uit de werkplaats verwijderen. Dit geldt ook voor de uitlaatgassen die voor de meting zijn gebruikt en door de roetmeter worden afgevoerd. Bij voertuigen met meerdere uitlaatmondingen mag je deze verbinden met de goedgekeurde afzuigeenheid. De uitlaatgassen uit deze andere monding mag je ook op een andere wijze afvoeren uit de werkplaats/keuringsruimte. **Let op:** wijzigingen aan de goedgekeurde (0-emissie) afzuiginstallatie zijn niet toegestaan. Bij het wijzigen van de afzuiginstallatie vervalt deze goedkeuring en moet je de installatie opnieuw laten keuren.

Fijnstof uit de uitlaat is een gevaar voor de gezondheid, dus: afvoeren.



Volledige zichtbaarheid

Een kentekenplaatbeugel op de kentekenplaat die over het scheidingsteken is gemonteerd. Wat moeten we daar nu mee?

We zien regelmatig bij opleggers/aanhangwagens dat er een beugel over de originele kentekenplaat wordt gezet. Dit om in het buitenland de kentekenplaat van het trekkende voertuig te kunnen monteren. Dit is in sommige landen namelijk verplicht. Hoe pas je de regelgeving toe over de de zichtbaarheid van de kentekenplaat bij gebruik van deze beugels. We willen immers altijd het kentekennummer kunnen aflezen bij een controle of calamiteit.

Volledig zichtbaar

In de regelgeving staat vermeld dat het kenteken goed leesbaar moet zijn en de kentekenplaten niet mogen zijn afgeschermd (artikel 5.*.1). In de wijze van keuren staat dat de letters en cijfers



van de kentekenplaat **volledig** zichtbaar moeten zijn indien de waarnemer op een afstand van 20 meter vóór dan wel achter het midden van het voertuig staat. Hiermee wordt bedoeld dat je de cijfers en letters goed moet kunnen zien. Dit geldt ook voor de scheidingstekens (de streepjes tussen de combinatie) en de duplicaatcode. Is één van de scheidingstekens of de duplicaatcode afgeschermd, door bijvoorbeeld een kentekenplaatbeugel, dan mag je dat niet goedkeuren. Ook al zijn alle letters en cijfers nog wel zichtbaar.

Controle ontgrendeling rugleuning

Op 1 januari 2021 is de regelgeving met betrekking tot het ontgrendelen van de rugleuning aangepast.

Bij artikel 5.*.46 is lid 4 toegevoegd: *Bij zitplaatsen waarvan de rugleuning toegang geeft tot een daarachter gelegen zitplaats moet de ontgrendeling van de rugleuning goed werken.*

De reden waarom de ontgrendeling goed moet werken, is dat in geval van nood de passagier op de zitplaats achter de stoel de bedieningshendel moet kunnen bedienen om het voertuig te kunnen verlaten.

Een fabrikant maakt onderscheid tussen het verstellen van de rugleuning en het ontgrendelen van de rugleuning. Tijdens de APK-keuring controleer je ook de werking van de ontgrendeling van de rugleuning. De verstelling van de rugleuning wordt niet gezien als mogelijkheid voor de ontgrendeling van de rugleuning. De rugleuning-ontgrendeling is vaak gecombineerd met het naar voren schuiven van de stoel. Kortom, de rugleuning moet met de daarvoor bestemde bedieningshendel(s) op een normale manier kunnen worden ontgrendeld, zodat de passagier (in geval van nood) het voertuig kan verlaten.

Daarnaast moet het geheel ook weer goed vergrendelen, zoals in lid 3 is beschreven.



Eerste trekker goedgekeurd

'Goedgekeurd na reparatie', dat is het oordeel op het allereerste APK-rapport voor een trekker. Die allereerste APK 3-keuring vond eind juni plaats in het Gelderse Nijbroek, bij Jabotech B.V. Zowel voor ondernemer en keurmeester Jacob Boeder als voor de RDW was die eerste keuring een mijlpaal.

Voor een APK 3-keuring draait keurmeester Jacob Boeder zijn hand niet om. Zijn bedrijf Jabotech B.V. is specialist in reparatie, onderhoud en verkoop van bouw- en landbouwmachines. "Spannend? Nee, dat is het niet," zegt Jacob, "maar ik ben wel benieuwd naar het proces. Vooral voor mezelf, want als keurmeester moet je anders kijken dan als monteur. Als keurmeester moet je beoordelen of alles aan de APK-eisen voldoet, terwijl je als monteur meteen nadenkt over hoe je een probleem kunt oplossen." Stralend middelpunt van de eerste APK 3-keuring is een Claas 920 Axion uit 2018, die dienst doet als demo. Jacob verwacht geen problemen, maar vindt er toch een paar.



Afstelling koplampen

De vettigheid rond het oliefilter wijst op een recente montage en Jacob weet dit snel te duiden: "Lekkage zou afkeur betekenen, maar dit is zeker geen lekkage. Problematischer is de afstelling van de

koplampen. Die wijkt volgens Jacob ten minste 5% af van de keuringsnorm. "Als het al niet meer is," zegt hij. "Wie met deze trekker in het donker heeft gereden, heeft niet veel gezien." Even netjes afstellen en de afstelling voldoet aan de

eisen. De hydraulische druk van de Claas is met 100 bar laag te noemen, maar valt nog net binnen de norm. Van speling is geen sprake. "Logisch," zegt Jacob, "deze trekker heeft pas 600 uur gedraaid. Speling op de fusee zie je meestal pas na een uurtje of 4000 ontstaan." Op het keuringsrapport – dat geprint wordt – prijkt de melding 'Goedgekeurd na reparatie'.

Trekhaken en vanghaken

RDW-adviseur Arthur van Lee van de afdeling Toezicht keek met Jacob mee en concludeert dat het een leerzame eerste keuring was. "We hebben hier lang naartoe gewerkt, dus het is altijd goed om te zien of de keuring verloopt zoals we bedoeld hebben." Arthur was er niet om Jacob te controleren, maar om samen met hem te leren. Daarbij neemt Jacob geen blad voor de mond. "Als ik de trekhaken moet keuren, waarom de vanghaken waar de werktuigen in hangen dan niet?" vraagt hij zich hardop af. "Juist die zijn vaak versleten of vergrendelen niet goed. De APK 3 is er toch voor de veiligheid." Arthur van Lee neemt de opmerking mee: "Voorstellen om de APK 3 beter te maken zijn altijd nuttig."

Zakelijke diensten-omgeving in een nieuw jasje

Voor erkenninghouders zijn de RDW-diensten gekoppeld aan een RDW-certificaat. Door in te loggen op onze website met dit certificaat kom je snel bij al je RDW-diensten. Sinds maandag 6 september 2021 is de omgeving achter de inlog vernieuwd.

In de vernieuwde diensten-omgeving kun je snel doorklikken naar je eigen dienst(en) of naar meer informatie over de RDW-diensten. Na het inloggen met je eigen certificaat start je op een overzichtspagina met daarop je bedrijfsgegevens, je laatste orders en een aantal vaak bij de RDW afgenomen diensten. Achter de verschillende tabbladen krijg je alle diensten te zien die je bij ons kunt afnemen, je lopende orders en je bedrijfsgegevens. De eigen bedrijfs-

gegevens kun je hierin zien en gemakkelijk aanpassen.

Dit is de eerste versie van deze vernieuwde omgeving. We blijven werken aan de doorontwikkeling hiervan. De toegang tot Webdirect en overige APK-gerelateerde informatie kun je op de gebruikelijke wijze blijven benaderen: dit wijzigt niet.

Inloggen zakelijk

Hier kunt u als zakelijke klant van de RDW inloggen op uw dienstenomgeving van de RDW. Hiervoor moet u bij de RDW geregistreerd staan.

Inloggen met certificaat →

> Registreren bij de RDW



WILLIAM MAST, EIGENAAR VW GOLF I 1.8 CABRIOLET EN VW GOLF VI GTI CABRIOLET

'Grote emotionele waarde'

Met twee Golfs Cabriolet voor de Stadskanaalse deur kun je gerust stellen dat William Mast een voorliefde heeft voor karakteristieke dakloze Duitsers. "Het mooie is dat de twee auto's totaal van elkaar verschillen," zo stelt Mast. In het jaar 2000 kocht hij zijn eerste Golf I Cabriolet. "Ik had een beetje geluk op de beurs," vertelt hij glimlachend. Drie jaar later kocht hij zijn huidige Golf I 1.8 uit 1990. "Ik heb die auto dus al bijna twintig jaar in mijn bezit! Toen ik 'm kocht stond er 135.000 km op de teller, inmiddels 280.000. Wij hebben er de nodige kilometers mee gemaakt in verschillende landen. Het belangrijkste is dat ik de auto altijd goed heb laten onderhouden, hier wordt beslist niet op bespaard." En dat betekent meestal een 'clean sheet' aan het einde van de APK. Ooit stond de geliefde Golf een kwartier op Marktplaats. Mast: "Ik kwam er al snel achter dat de emotionele waarde groter

was dan dat ik dacht, haha. Ondertussen werd ik lid van de Golf Cabriolet Club Nederland en ik begon verschillende tochten te rijden. Vervolgens ben ik cabriofolders gaan verzamelen, ik heb er nu zo'n 3000. Toen onze diesel de deur uit ging, had ik mijn zinnen gezet op een Golf VI Cabrio." Het liefst wilde William een Golf VI GTI Cabrio en die vond hij uiteindelijk in Duitsland. "De Golf I gaat al een jaar of vijftien naar dezelfde garage waar ze goed voor 'm zorgen, daar komt ie telkens moeiteloos door de APK. Sowieso heb ik nooit problemen met de Golf I gehad. De eerste jaren reed ik er met gemak 10.000 km per jaar mee, nu zit ik op zo'n 2000 à 2500 km op jaarbasis. Dan heeft zo'n auto ook niet veel te lijden hè. Ik ben alleen huiverig voor de wiellagers, vanwege die brede wielen en banden. De lagers krijgen zo flink wat te verduren, maar... wie mooi wil zijn, moet pijn lijden."