

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 97 - juli 2022



‘Wees strikt
en precies’

AHMET CELEN VAN GARAGE SPEYK IN ROTTERDAM

**De missers
van de APK**

WAT ZIEN WE STEEDS
OPNIEUW OVER HET HOOFT?

APK SERVICE - PAGINA 5

**Deeltjesteller vanaf
1 januari verplicht**

WAT BETEKENT DAT VOOR DE
WERKPLAATS?

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

**Wie het oude
niet eert...**

ORIGINELE WILLY'S JEEP
VAN 'KEEP THEM ROLLING'

KEURMEESTER BEDANKT - PAGINA 12

Uitstel deeltjesteller



DENNIS IPENBURG,
UNITMANAGER RDW
T&B-T-PROCESONDERSTEUNING

Deze editie van *APK-keurmeester* is later bezorgd dan jullie gewend zijn. Dat heeft alles te maken met de laatste ontwikkelingen rondom de deeltjesteller. De invoering van de deeltjesteller in de APK is, zoals waarschijnlijk inmiddels bekend, uitgesteld. Door het wereldwijde tekort aan onderdelen kunnen sommige leveranciers niet op tijd leveren. Het aantal erkenninghouders met een deeltjesteller in RME dat de diesels met roetfilter zou mogen keuren was zeer gering. Meerdere erkenninghouders, maar ook voertuigeigenaren zouden daardoor in de problemen kunnen komen. Om dat te voorkomen, is de geplande invoerdatum uitgesteld. Het uitstel is echter geen afstel. De nieuwe datum is al bekend: vanaf 1 januari 2023 gaat de invoering alsnog van start. Dus zorg dat je deeltjesteller in RME is geregistreerd voor 1 januari, dan starten we in 2023 met de controle van het roetfilter met behulp van een deeltjesteller. Meer informatie over het hoe en waarom lees je verderop in dit blad.

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? Zie keurmeester omgeving.
- Over examens en bevoegdheidspassen? IBKI 030 608 77 66.
- Adreswijziging doorgeven? Zie keurmeester omgeving.



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

Niets uit deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de RDW in enige vorm worden overgenomen, vervoelvoudigd 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:



‘We hebben een goede naam hoog te houden’

In hartje Rotterdam, nabij het Centraal Station, runt de familie Celen al ruim een kwarteeuw Garage Speyk. “De APK-richtlijnen zijn er niet voor niets, dus in discussie gaan met de klant over een eventuele afkeur doen we nooit. Wel leggen we heel duidelijk uit waarom we afkeuren.”



VADER EN ZOON ISMAIL EN RIDVAN CELEN,
RESPECTIEVELIJK DIRECTEUR EN
VERANTWOORDELIJKE VOOR IN- EN VERKOOP

Hoe is het familiebedrijf precies ontstaan?

Ridvan: “Mijn vader Ismail Celen is het bedrijf begonnen in 1987 en vrij snel daarna kwam oom Ahmet bij hem werken. Mijn vader is de directeur en Ahmet is chef werkplaats en APK-keurmeester. We zijn in 1987 begonnen op een andere locatie in Rotterdam, in de Speykstraat, vandaar onze bedrijfsnaam. Wij zijn een gezond bedrijf met een brede klantenkring, waar soms al drie generaties komen, en wij hebben een goede naam opgebouwd.”

Wanneer ben jij in het bedrijf gekomen en wat is jouw functie?

“Ik heb gestudeerd en ik had iets anders kunnen doen, maar vanwege drukte in de zaak besloot ik vijf jaar geleden om in te

stappen. De in- en verkoop van occasions zijn mijn verantwoordelijkheid. We richten ons vooral op populaire, compacte vijfdeursmodellen, eigenlijk op alles waar vraag naar is. Daar komt bij: we zitten in de stad en hebben dus niet al te veel ruimte voor grotere auto’s. De meeste klanten komen uit de buurt, maar we hebben ook klanten die van verder komen, zelfs eentje uit hartje Amsterdam. Daarnaast wat docenten die in de buurt lesgeven, de auto hier brengen en einde dag weer komen halen. We zitten op drie minuten loopafstand van CS Rotterdam, dat is ook erg handig.”

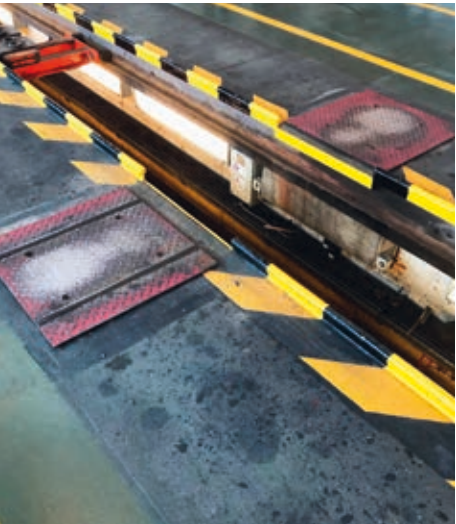
Wat maakt jullie garagebedrijf onderscheidend?

“Naast mijn oom is ook monteur Abdel APK-keurmeester. Zodoende kunnen wij

zes à zeven APK-keuringen per dag aan. APK is onze *core business* en we zijn altijd heel nauwkeurig. Dat heeft mijn vader vanaf dag één gezegd: wees zeer strikt en precies. Iets is goed of niet goed. Kijk, als de banden nog nét aan zijn voor de APK en wij weten dat mensen veel rijden en we ze pas weer over een jaar zien, dan is het advies: vervangen. We leggen het heel duidelijk uit. Met remmen is dat net zo. Als wij gemakkelijk zouden worden met de APK-richtlijnen, dan spelen wij met veiligheid en dat zouden we nooit doen. Soms zijn er natuurlijk discussies met klanten, maar het antwoord is altijd helder en duidelijk. Wij hebben immers een goede naam hoog te houden.”

Spelingsdetector komt eraan

De invoering van de spelingsdetector komt steeds dichterbij. Vanaf 20 mei 2023 moeten alle APK 1- en APK 3-erkenninghouders een spelingsdetector hebben. Die moet voor die datum zijn aangeschaft en geïnstalleerd. Dus wacht niet te lang.



De spelingsdetector is verplicht vanuit Europese regelgeving en van toepassing in de hele Europese Unie. Deze regelgeving is ingegaan op 20 mei 2018. Voor bedrijven die nog geen spelingsdetector hebben, kan de aanschaf en inbouw ingrijpend zijn. Om die reden is daarom in die Europese regelgeving een overgangperiode van 5 jaar vastgelegd. De periode is korter voor APK 3-bedrijven, aangezien die erkenning pas vanaf 2021 is gestart. Heb je als APK 1- of APK 3-erkenninghouder nog niet de juiste spelingsdetector? Dan heb je nog tot 20 mei 2023 om dat te realiseren.

Technische eisen

Een spelingsdetector is uitgerust met twee elektrisch bediende platen, die in tegenovergestelde richting kunnen bewegen, zowel in de lengte- als in de dwarsrichting, waarvan:

- het bedienen mogelijk is vanuit de controlepositie. Bij APK 1 is dat

- rechtopstaand onder het voertuig
 - de bewegingsruimte in de lengte- en in de dwarsrichting ten minste 95 mm is
 - de bewegingssnelheid in de lengte- en in de dwarsrichting 5 tot 15 cm/s bedraagt
- In de handleiding of via de leverancier kun je nagaan of een apparaat hieraan voldoet.

Het is toegestaan om een voertuig te controleren met een spelingsdetector met de deuren open. De eisen waarmee je daarbij rekening moeten houden zijn:

- De keuringsruimte blijft voldoen aan geldende eisen zoals verlichting en vluchtwegen.
- De keuringsruimte is voorzien van een verwarming met voldoende capaciteit om de keuringsruimte op een gemiddelde temperatuur van 10 graden Celsius te houden. De verwarming moet van een dusdanige capaciteit zijn dat de ruimte na het openen van de deuren voldoende verwarmd is en blijft.

Afblazen voertuigen met CNG/LNG

Tijdens de APK kun je te maken krijgen met voertuigen die voorzien zijn van een LNG- of CNG-systeem. LNG is vloeibaar aardgas en CNG is gecompriemd aardgas. Deze voertuigen hebben minder uitstoot van NOx, CO₂ en fijnstof en zijn daarmee minder belastend voor het milieu. In deze systemen kunnen hoge drukken voorkomen. Afhankelijk van tankvulling en temperatuur kan de druk hoger worden dan de systeemdruk. Dan zorgt een overdrukklep ervoor dat de overdruk kan afvloeien. Dit wordt ‘afblazen’ genoemd. Zorg dat je als keurmeester hierop bedacht bent. CNG en LNG zijn brandstoffen met andere veiligheidsrisico’s dan bijvoorbeeld diesel. Er wordt geadviseerd om tijdens het keuren van deze voertuigen voldoende te ventileren.



Aanpassing werkplaats en/of apparatuur doorgeven

Bij wijzigingen van de werkplaats/keuringsruimte die invloed hebben op de erkenningsvoorschriften moet je melding doen bij de RDW. Afhankelijk van de wijziging verwerken wij deze administratief of brengen we een bezoek aan de werkplaats/keuringsruimte. Dit staat beschreven in de Toezichtbeleidsbrief bijlage ‘Toelichting Inrichting

keuringsruimte, werkplaats en apparatuur’. Om het je makkelijk te maken hebben wij daar een formulier voor gemaakt die je kan vinden op de website van de RDW. Met dit formulier kun je een aanpassing of verplaatsing van je apparatuur en/of werkplaats doorgeven zodat het sneller verwerkt wordt en je aan de erkenningsvoorschriften blijft voldoen.



Top 10 van missers in 2022

Periode: januari tot en met maart

Misser top tien bij steekproeven APK 1 op goedkeurmeldingen

	Rubr.nr.	Omschrijving	Aantal	%
1	AC	Geen adviespunt vermeld	18	5,3%
2	5.*.27	Band oplegger beschadigd	11	3,2%
3	5.*.27	Band bedrijfsauto beschadigd	10	2,9%
4	5.*.38	Remvertraging oplegger bedrijfsrem onvoldoende (tussen 95% en 100% van de wett. vertr	9	2,6%
5	5.*.38	Remverschil bedrijfsauto op 1 as te groot	8	2,4%
6	5.*.15	Geldigheidsduur tachograaf verstreken	6	1,8%
	5.*.51	Lijnmarkering bedrijfsauto niet volgens voorschriften	6	1,8%
7	5.*.27	Loadindex band bedrijfsauto kleiner dan maximum aslast	5	1,5%
	5.*.45	Spiegelglas bedrijfsauto beschadigd of verweerd	5	1,5%
	5.*.3	Hulpbalk oplegger gescheurd	5	1,5%
	5.*.39	Vastzetinrichting oplegger werkt niet goed	5	1,5%
	5.*.30	Eén draaikransbout aanhangwagen los	5	1,5%

Misser top tien bij steekproeven APK 2 op goedkeurmeldingen

	Rubr.nr.	Omschrijving	Aantal	%
1	AC	Geen adviespunt vermeld	622	11,7%
2	5.*.28	Veer gebroken of gescheurd	318	6,0%
3	5.*.27	Band beschadigd	197	3,7%
4	5.*.56	Dimlicht onjuist afgesteld	177	3,3%
5	5.*.29	Stofhoes stuurinrichting beschadigd, dicht niet af	169	3,2%
6	5.*.11	CO meer dan wettelijk toegestaan	127	2,4%
7	5.*.31	Remslang beschadigd, wapeningsmateriaal zichtbaar	121	2,3%
8	5.*.11	Uitlaatsysteem niet gasdicht	117	2,2%
9	5.*.38	Remverschil op 1 as te groot	116	2,2%
10	nl10	Tellerstand wijkt (>500km) af t.o.v. voertuig	111	2,1%
	5.*.19	Stofhoes fuseekogel beschadigd en dicht niet af	111	2,1%

Uit de praktijk: Keuringseis voor gordels

In artikel 5.*.47 vind je onder andere de keuringseis voor een gordel. De gordels moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zijn beschadigd. Het pluisen van de gordel wordt niet gezien als een beschadiging. Een reparatie, inkorting of verlenging door gordeleinden aan elkaar te verbinden zoals op de foto is niet toegestaan. Het blijft dus belangrijk om de gordel volledig uit te trekken om de gehele gordel te kunnen controleren.



Invoering deeltjestest dieselloertuigen uitgesteld

Vanaf 1 juli 2022 zou je een deeltjesteller moeten gebruiken bij de APK van dieselloertuigen die zijn voorzien van een geregistreerd roetfilter. Dit is uitgesteld naar 1 januari 2023, omdat er problemen zijn met de productie en levering van onderdelen voor de deeltjestellers.

Hierdoor kunnen er niet snel genoeg deeltjestellers gemaakt en geleverd worden. Onvoldoende APK-erkenninghouders zijn voor 1 juli 2022 voorzien van de bestelde deeltjesteller, ondanks dat deze ruim op tijd is besteld. Dan zouden zij geen APK meer mogen uitvoeren aan voertuigen met een geregistreerd roetfilter. Dat kan nadelig zijn voor jou als erkenninghouder of keurmeester, maar ook voor voertuigeigenaren omdat die hun voertuig niet meer in de buurt kunnen laten keuren. Daarom is de datum van invoering uitgesteld naar 1 januari 2023. De regelgeving is wel al gepubliceerd dus

van uitstel komt geen afstel, alleen de implementatiedatum is aangepast.

Advies opgevolgd
Op verzoek van de Stichting Overlegorgaan (SO-APK) en het advies van de RDW heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op 16 juni 2022 het besluit genomen van uitstel om problemen te voorkomen.

Levering deeltjesteller
Door problemen in de productie en levering van onderdelen kunnen sommige leveran-

ciers de bestelde deeltjestellers niet leveren. Dit geldt niet voor alle leveranciers. Er zijn leveranciers die alle van te voren bestelde deeltjestellers hebben geleverd en nog steeds kunnen leveren. Maar wacht niet tot december om een deeltjesteller af te nemen, omdat dit tot grote uitleveringsproblemen zorgt bij de leveranciers.

Huidige eisen
Heb je al een deeltjesteller? Dan mag je deze nog niet gebruiken bij de APK. Voor het controleren van de emissie-eisen blijven de huidige eisen van toepassing.



Je kan buiten de APK wel aan de slag met een deeltjesteller om kennis op te doen en de klant adviseren over de toestand/werking van het roetfilter.

Hoe nu verder?
We zetten de belangrijkste zaken nog even op een rij:

Nieuwe invoeringsdatum 1 januari 2023
De invoering van de deeltjestellertest in de APK is uitgesteld naar 1 januari 2023. Vanaf deze datum moet er een deeltjes-

teller gebruikt worden bij de periodieke keuringen van dieselloertuigen met een geregistreerd roetfilter. Ben je 1 januari 2023 niet voorzien van een geregistreerde deeltjesteller, dan kun je geen APK uitvoeren aan een voertuig met een geregistreerd roetfilter.

Wat zijn de gevolgen voor voertuigeigenaren?
Voor de eigenaren van dieselloertuigen verandert er niets. Zij kunnen gewoon naar hun APK-erkende garage gaan voor de

APK. Het voertuig wordt tot 1 januari 2023 gewoon getoetst aan de huidige keuringseisen.

Wat betekent dat voor erkenninghouders?
Erkenninghouders hebben een brief ontvangen van de RDW. Daarin is het uitstel bevestigd. Heb je al een deeltjesteller? Dan mag je deze nog niet gebruiken bij de APK. Voor het controleren van de emissie-eisen blijven de huidige eisen van toepassing.

Kwaliteit meetmiddelen op hoog niveau

De kwaliteit van de meetmiddelen gebruikt voor de APK is al jaren op hoog niveau door het toepassen van steekproeven.

Het NMI (Nederlands Meetinstituut) doet al jarenlang onderzoek naar de meetmiddelen waarmee de APK wordt uitgevoerd, zoals uitlaatgastesters en remmenbanken. Onderzoeksgerechtigden keuren deze meetmiddelen. Het is belangrijk dat de kwaliteit

van de meetmiddelen goed en constant is: automobilisten die hun auto laten keuren, moeten ervan uit kunnen gaan dat de meetmiddelen waarmee dat gebeurt, in goede staat verkeren en de juiste meetwaarden laten zien.

Wekelijks overzicht
Om te zorgen dat de kwaliteit van de keuringen op meetmiddelen

op een constant hoog niveau is, is gekozen voor een steekproefstelsysteem op de APK-meetmiddelen. Wekelijks ontvangt het NMI, dat de proeven al sinds 2010 uitvoert, een overzicht van uitgevoerde keuringen van de meetmiddelen. Via een verdeelsleutel voert het NMI jaarlijks een aantal steekproeven uit. Die steekproeven zijn verdeeld over de leveranciers van de meetmiddelen en de verschillende soorten meetmiddelen.

Binnen tien dagen herstellen
Meetmiddelen die tijdens een steekproef niet aan de eisen voldoen, dienen binnen tien werkdagen te worden hersteld. De herstelling wordt doorgegeven aan het NMI. Voor de erkenninghouders en keurmeesters is het van het grootste belang dat de meetmiddelen goed functioneren tijdens de APK.



Blij met deeltjesteller

‘Kromme tenen bij meting op vol vermogen’

Zoals je gelezen hebt is de invoering van de deeltjesteller uitgesteld naar 1 januari 2023. Vlak voor de oorspronkelijke invoerdatum nam Edwin Heemrood, adviseur Uitvoering bij de RDW, plaats aan de koffietafel van erkenninghouder René Wouda van autobedrijf Wouda Assendelft om te horen wat de deeltjesteller betekent in de dagelijkse praktijk van de werkplaats. Vloek of zegen?

Hoe ingrijpend is de komst van de deeltjesteller nou eigenlijk?

Edwin: “De deeltjesteller is er om de werking van roetfilters te kunnen controleren, de EOBD-meting en roetmeting zijn daar niet voldoende toe in staat. De roetmeting is al 25 jaar oud. We moeten vernieuwen. De ontwikkeling van de techniek staat niet stil, dus de deeltjesteller is een innovatie die we welkom heten. De komst van de deeltjesteller is wel een ingrijpende wijziging.”
René: “Toen ik hoorde dat de deeltjesteller verplicht werd, dacht ik: Eindelijk! En ik ben niet de enige. Veel keurmeesters zullen het positief vinden dat de roetmeting verandert voor een deel van de diesels. Bij diesels met een roetfilter geeft een meting op vol vermogen geen realistisch beeld, en geen enkele keurmeester voelt zich er lekker bij om de auto van zijn klant zo te belasten. Ik kreeg er kromme tenen van.”

Heeft elke werkplaats een deeltjesteller nodig?

Edwin: “Elke erkenninghouder bepaalt zelf of hij een deeltjesteller aanschaft. Het is slechts een verplichting voor bedrijven die moderne dieselauto’s met roetfilter willen

De echte missie van de deeltjesteller is uitgesteld tot 1 januari 2023!



Edwin Heemrood (r) van de RDW in gesprek met René Wouda van autobedrijf Wouda Assendelft over de deeltjesteller.

blijven keuren, en uiteraard zien we toe op de naleving van die regel. We verwachten dat er ook bedrijven zullen zijn die het niet doen. De aanschaf van een deeltjesteller vereist een investering.” René: “Zodra ik hoorde dat de deeltjesteller verplicht werd, heb ik er één besteld. De hoogte van de investering vind ik persoonlijk erg meevallen, het was een grotere uitdaging om de deeltjesteller hier te krijgen. Hij is zo lang onderweg geweest dat ik me ging afvragen of hij ooit nog zou aankomen,

maar vorige week was hij er dan toch. Ik ben er blij mee en zie kansen.”

Zoals?

René: “Wij hebben een APK-straat waarin veel dieselvoertuigen worden gekeurd. Voor al die dieselrijders is het nuttig om te weten hoe hun roetfilter eraan toe is. Problemen wil je vroeg signaleren en je wilt voorkomen dat mensen roetfilters gaan verwijderen. De deeltjesteller ziet de problemen die de roetmeting niet zag. Wij beschikken over

een roetfilterreiniger waarmee we roetfilters kunnen spoelen. Het roetfilter hoeft daardoor alleen maar te worden gedemonteerd, en heeft na het spoelen weer 95% van de oorspronkelijke capaciteit.” Edwin: “Een bedrijf dat roetfilters spoelt heb ik nog nooit bezocht, maar als RDW zijn we wel verheugd dat ondernemers als René de emissie-eisen omarmen en erin slagen om er hun voordeel – maar ook dat van de klant – mee te doen.”

En het voordeel voor de luchtkwaliteit, is dat al zichtbaar?

René: “Jazeker, heel goed zelfs. Een bestelwagen uit 2013, met ruim twee ton op de teller en een goed functionerend roetfilter, stootte slechts 24.000 deeltjes uit. Een andere bestelwagen, uit 2009 en dus zonder roetfilter, zette de teller op maar liefst 24 miljoen deeltjes! En bij een personenwagen met roetfilter konden we door de uitstoot – 13 miljoen deeltjes – inderdaad een probleem met het roetfilter

vaststellen. Dat zijn de resultaten van onze eerste dag met een deeltjesteller, kun je nagaan!”

Dus de deeltjesteller is een zegen?

Edwin: “Wat René in één dag ziet gebeuren is precies waar het om draait. Dit zijn auto’s die veel op de weg zijn en daar hele dagen een hoge uitstoot deeltjes de lucht in blazen. Zonder deeltjesteller zouden ze daar gewoon mee doorgaan, want met de roetmeting zouden ze probleemloos door de APK komen. De deeltjesteller laat de problemen feilloos zien en zorgt dat de oorzaken kunnen worden aangepakt. Dat heeft niet alleen positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit, maar ook voor de auto’s en hun eigenaren. Een auto zonder problemen rijdt altijd beter, en gaat langer mee. De echte missie van de deeltjesteller is uitgesteld tot 1 januari 2023!”

Over normen en waarden

René Wouda verbaast zich over de keuringsnorm die wij in Nederland hanteren: “Bij ons mag een auto 1 miljoen deeltjes per kubieke centimeter uitlaatgas uitstoten. Dat vind ik veel, in Duitsland is 250.000 de norm.” Hij vraagt zich bovendien af of de RDW een roetfilter op auto’s met een benzinemotor verplicht gaat stellen. Edwin legt uit dat zo’n verplichting niet door de RDW wordt opgelegd maar een politieke keuze is: “Hetzelfde geldt voor de keuringsnorm, die is politiek bepaald. Of en wanneer er dingen gaan veranderen weet ik niet, maar je ziet dat er de laatste jaren veel is veranderd op het vlak van emissie. Daarom is de deeltjesteller belangrijk, en is het goed dat ondernemers zoals René bewust met emissie bezig zijn.”

Roestschade beoordelen van wielophanging

Voor het beoordelen van roest aan een chassis en carrosserie gebruikt de keurmeester een bolkophamer. Bij correct gebruik wordt niet meer schade gemaakt dan al aanwezig is.

De bolkophamer kan ook worden ingezet bij het beoordelen van roestschade aan wielophangingen, assen en de bevestiging

hiervan. Roestschade zit soms verborgen onder een beschermende laag of op een moeilijk bereikbare plaats. Het lijkt dan alsof er oppervlakkige roest aanwezig is terwijl de daadwerkelijke roestschade groter is. Bij correct gebruik van de bolkophamer kan deze roestschade door de keurmeester op de juiste wijze worden beoordeeld.



Koplampafstelapparaat uitlijnen voor elke verlichtingsunit

In editie 95 van *APK-keurmeester* vind je een uitgebreid artikel over de nieuwe eisen voor de daling van de dim- en mistlichten die 1 januari jl. zijn ingegaan. Praktisch betekent dit dat je na het opmeten van de koplampglashoogte de grenswaardes van de daling weet.

Na het plaatsen van het voertuig op de juiste meetlocatie en de koplamptester op de juiste plaats en afstand voor het voertuig, beoordeel je het dimlichtbeeld. Niet alle koplamptestapparaten lopen in een rechte lijn als je van kant wisselt. Het is dus belangrijk dat je voor elke lichtbron



het koplamptestapparaat uitlijnt zodat deze er recht voor staat en je een correcte controle kan doen.

‘RDW on the road’: beste vakprofessional

De RDW doet er alles aan om de APK en de veranderende wetgeving daarvan onder de aandacht te brengen. Dit is één van de taken die we vanuit de afdeling Procesondersteuning Toezicht oppakken. We proberen altijd een zo breed mogelijk publiek te bereiken. Dat doen we door middel van dit vakblad, en we doen nog meer. Zo hebben we afgelopen periode meegewerkt met Auto & Motor Techniek (AMT) aan de wedstrijd voor de beste vakprofessional. In de voorselectie naar de halve finale hebben we een dertigtal vragen over de APK beschikbaar gesteld en mede op basis hiervan zijn vier halvefinalekandidaten geselecteerd. Die gingen de

strijd aan met elkaar om een finaleplaats. De halvefinalestrijd bestond uit vier opdrachten, waarvan één van de RDW. De kandidaten moesten vijf pittige APK-keuringseisen aan een voertuig beoordelen. Positief en leerzaam om als RDW hieraan deel te mogen nemen en de APK onder de aandacht te brengen bij deze doelgroep.

Ook lezingen in het land
Om de nieuwe wijzigingen die eraan komen en samen met jullie van gedachten te kunnen wisselen over de APK zijn we ook actief

in het land. Dit doen we onder meer samen met AMT en ATC. We hebben een kennissessie gegeven op *AMT Live* te Gorinchem en we zijn door ATC Twente en Brabant benaderd om een lezing te verzorgen voor hun leden. Dit zijn voor de RDW weer goede mogelijkheden om alle wijzigingen die gaan komen voor het voetlicht te brengen, zoals informatie over de deeltjesteller, spelingsdetectoren en APK 3. We gaan ook in op de wijzigingen die op het gebied van de tachograaf op de branche afkomen. Bijvoorbeeld het *Mobility Package* heeft naast de wijzigingen voor het transport ook invloed op de erkenninghouders. Dit delen we allemaal graag om samen op te trekken voor een veilig wagenpark en een gezond milieu.



Cusumbijdrage na een steekproef

Als de steekproefcontroleur een misser constateert tijdens een steekproef heeft dat gevolgen voor de keurmeester en het bedrijf. Dit genereert een cusumpuntenbijdrage voor de keurmeester en het bedrijf. Er zijn vijf missergradaties. Deze gradaties zijn in samenwerking met onder meer branchepartijen, SO-APK en RDW opgesteld. De gradatielijst is te vinden op de RDW-website.

Als je het niet eens bent met het oordeel van de steekproefcontroleur, dan moet je dat tijdens de steekproef kenbaar maken. Als je bezwaar maakt tegen het oordeel van de steekproefcontroleur zal een tweede RDW-deskundige het geschil komen

beoordelen. Het is niet mogelijk om nog eens in bezwaar te gaan tegen het besluit van de tweede APK-deskundige. Als je achteraf constateert dat de cusumpuntenbijdrage niet terecht is, dan kan dit niet worden aangepast. Wel kun je je ongenoegen kenbaar maken via de klachtenprocedure op de website van de RDW. Je vult het klachtenformulier in en dient dit digitaal in. De klacht wordt zorgvuldig onderzocht door de RDW, maar in veel gevallen is niet meer vast te stellen



wat er exact aan de hand was met het voertuig. PS: Bij een steekproefresultaat zonder constatering krijg je een bonus-puntenbijdrage van -0,4 punten.

Mijn keurmeesteromgeving
Als je op ‘Mijn keurmeesteromgeving’ je e-mailadres achterlaat, dan krijg je na een steekproef mogelijk een enquête opgestuurd waarin kan worden aangegeven hoe je de steekproef hebt ervaren. De RDW gebruikt deze gegevens om de dienstverlening te verbeteren. In deze omgeving kun je ook je pincode vernieuwen en je keurmeestergegevens raadplegen/aanpassen. Inloggen doe je met je DigiD.

Beoordelen van remonderdelen

Remonderdelen beoordelen, zoals remslangen en handremkabels tijdens de APK, wat houdt dat precies in?



In de Algemene Bepalingen wijze van keuren, Artikel 5.1b.2, is opgenomen dat de keuring wordt uitgevoerd zonder demontage, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald. Als de visuele controle onvoldoende uitsluitsel biedt, wordt het onderdeel gecontroleerd met behulp van hulpmiddelen. Of door middel van het uitoefenen van een kracht, al dan niet met behulp van gereedschap.

Remslang
Veel remslangen zijn voorzien van een huls: deze zit over de persverbinding aan de wartel gemonteerd. In de praktijk kan hier vocht tussen zitten en dat veroorzaakt corrosie van de wartel. Deze huls is niet

altijd makkelijk met de hand te verschuiven. Om de wartel te beoordelen kun je, indien mogelijk, de rubberen huls verschuiven door met een hulpmiddel gepaste kracht uit te oefenen. Is de aansluiting ernstig verroest, dan moet je het voertuig hierop afkeuren.

Handremkabel
Met regelmaat is een handremkabel voorzien van tape, kit of iets vergelijkbaars om de beschermende functie te herstellen. Om te beoordelen of het om een reparatie gaat van alleen de beschermende laag, moet je het aangebrachte middel verwijderen om de remkabel goed te kunnen beoordelen.



PETER BEIJERSBERGEN (74), EIGENAAR VAN GMC CCKW – H1

‘Mijn ervaring als keurmeester komt nog goed van pas’

Peter Beijersbergen's vader startte zijn eigen transportbedrijf in 1934 met vier vrachtwagens, en naar eigen zeggen heeft Peter zijn tic hier waarschijnlijk aan overgehouden. Hij wijst naar zijn imposante GMC CCKW - H1 uit 1944 en stelt: "Deze hobby heb ik sinds halverwege de jaren 80. De auto kocht ik, als onderdeel van een kwartet, een paar jaar later bij de dienst Domeinen. Het is een 6x6-truck: de achterste vier wielen zijn altijd aangedreven en de voorste twee kunnen worden bijgeschakeld. In de oorlog zijn er natuurlijk de nodige gesneuveld. Als de Duitsers er één wegschoten dan kwamen er twee voor terug, dat was de kracht van de geallieerden. Ze kwamen na de oorlog in de dump terecht, maar mede dankzij deze voertuigen is Nederland opgebouwd, het is zeer zeker cultureel erfgoed. Met de GMC ben ik vijf keer heen en weer naar Normandië en twee keer naar Engeland geweest. Ja, dat is zeker flink werken, want niets is bekrachtigd! Sinds het begin

van mijn hobby ben ik ook altijd betrokken geweest bij *Keep Them Rolling* (KTR), een vereniging waarvan de leden en donateurs zich inzetten voor het behoud van voer-, vaar- en vliegtuigen uit de periode 1939-1945. Ik was al donateur en later werd ik er keurmeester. Tijdens mijn werkzame leven was ik sub-dealer van Peugeot en ik was zo'n kleine veertig jaar APK-keurmeester. Het onderhoud aan mijn wagens doe ik dan ook zelf, het is een belangrijk deel van de liefhebberij. Voor KTR keur ik ook, maar dat heeft niets met de APK te maken natuurlijk. Ik maak onderdeel uit van de technische commissie, wij keuren met twaalf man door heel Nederland en wij keuren op originaliteit. Mijn ervaring als keurmeester komt beslist van pas, je weet waar je naar kijkt en ik maak mensen ook attent op bepaalde zaken die aandacht verdienen. Denk om die remslang of let op die kruiskoppeling, dat geef ik ze mee. Dat is de aard van het beestje, hè."