

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 98 - september 2022

‘Aandacht voor oldtimers’

ERNST TEMPEL VAN AUTOBEDRIJF TEMPEL IN MUSSELKANAAL

APK 3-keuring: leerzaam traject

RUIMTE VOOR VERBETERING
APK SERVICE - PAGINA 6

Goed en eerlijk toezichhouden

ZO STAAT DE RDW ERIN
DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Deeltjestellermeting van start in 2023

UITSTEL BETEKENT GEEN AFSTEL
HOE ZIT DAT - PAGINA 11

RDW in beweging



WILLEM RIJNBERG,
DIVISIEMANAGER TOEZICHT
& BEOORDELING

Sinds enkele maanden ben ik de nieuwe divisie manager Toezicht & Beoordeling bij de RDW. Teun Verschuren heeft mijn oude functie van manager Toezicht op zich genomen en vertelt daarover verderop in deze *APK-keurmeester*. Naast beweging binnen de RDW is ook de mobiliteitsbranche in beweging. Net als de mensen die erin werken. Voertuigen worden voortdurend voorzien van nieuwe hightech snuffjes. Daarmee verandert niet alleen de benodigde kennis om een APK uit te voeren, maar ook de visie op hoe een APK er in de toekomst uit komt te zien. Wat moet er gecontroleerd worden aan een computer op wielen? De huidige methodiek geeft nu nog voldoende zekerheid om een voertuig goed te kunnen keuren. Vooruitkijkend gaan er zeker nog meer zaken veranderen in de wereld van de mobiliteit en de APK. Daar zullen vervolgens ook weer investeringen voor de branche uit voortvloeien. Van deze ontwikkelingen brengen we jullie graag op de hoogte. Zodra er nieuws te melden is, informeren we jullie tijdig.



APK voor alle auto's, jong of oud

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.

De APK is er om de veiligheid van het wagenpark op peil te houden en het milieu te beschermen. Maar niet alle voertuigen zijn hetzelfde, en ook de regels zijn niet voor elk voertuig hetzelfde. Hoe dat werkt in de dagelijkse praktijk zien we in het Hoge Noorden. Bij Tempel.



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:



ERNST TEMPEL, APK-KEURMEESTER EN
EIGENAAR VAN AUTOBEDRIJF TEMPEL
IN MUSSELKANAAL

Hoe combineer je het professioneel servicen van nieuwe auto's met het koesteren en onderhouden van oudere auto's? Voor het antwoord op die vraag gaan we naar een garagebedrijf dat goed is met moderne auto's, maar ook hopeloos verliefd is op oldtimers, volgens Ernst Tempel, van het gelijknamige auto-bedrijf in het Groningse Musselkanaal.

Oude en nieuwe auto's, hoe verhouden die zich in APK-opzicht tot elkaar?
"Eigenlijk hebben ze niks met elkaar te maken. Oude auto's kun je niet uitlezen, ze hebben geen airbags, in veel gevallen geen rembekrachtiging, soms zelfs niet eens gordels. Bovendien ben je met de keuring van een oudere auto vaak veel langer bezig. Het is appels met peren vergelijken."

Wat keur je het liefste?
"Als liefhebber zeg ik 'oud', maar als ondernemer neig ik naar nieuw. Simpelweg

vanwege de tijd die het kost om een oudere auto grondig te keuren. Je hebt immers te maken met veel meer potentiële problemen, met roestschade als meest voorkomende probleem. Een nog groter probleem is de prijs van een keuring. Als je het mij vraagt zou die vastgelegd moeten worden. Tegen onze tarieven is het bijna onmogelijk om een oude auto deugdelijk te keuren, en wij willen natuurlijk geen half werk leveren. Dat willen wij niet." Aldus Tempel.

Oldtimers die niet APK-plichtig zijn, hoe ga je daarmee om?
"De APK-plicht van auto's ouder dan 50 jaar had voor mij niet afgeschaft hoeven worden. Ik weet dat veel betrokkenen daar anders over denken. Kijk, vroeger waren het vaak monteurs die oldtimers kochten, die mensen weten wat ze doen. Nu zie je vaak mensen zonder kennis van techniek beslissingen

nemen die niet veilig zijn. Ik probeer ze daarin te adviseren, maar niet iedereen luistert. Vergeet niet dat een voertuig altijd moet blijven voldoen aan de permanente eisen."

Dus er is nog ruimte voor verbetering?
"Die is er altijd. Elke twee jaar een APK, zoals bij auto's van 30 jaar en ouder, vind ik zo verkeerd nog niet, ook niet voor auto's van meer dan 50 jaar oud. Maar ik vind ook dat de regels voor oudere auto's soms minder streng kunnen. Het remverschil bijvoorbeeld: een oude, lichte auto waar bovendien veel minder snel mee gereden wordt, dat verschil kan best wat meer zijn, zonder dat het onveilig wordt. Dat zijn ook dingen die je leert naarmate je meer ervaring krijgt met oldtimers, en ik ben er al 40 jaar mee bezig. Dat is het punt met oude auto's: als je er geen liefde voor hebt, moet je er niet aan beginnen. Ook niet als keurmeester!"

Aanpassing software voor APK-meetmiddelen

Veel meetmiddelen zijn voorzien van software en soms moet het meetmiddel nieuwe software krijgen. De leverancier die het meetmiddel jaarlijks keurt, weet of het meetmiddel een update nodig heeft om opnieuw gecertificeerd te kunnen worden.

De update kan meestal ter plaatse worden uitgevoerd. Soms is dat niet mogelijk omdat er speciale apparatuur



nodig is of omdat niet alle medewerkers van de leverancier alle meetmiddelen kunnen updaten. Dan kan het zijn dat de leverancier jullie meetmiddel meeneemt voor de update. Dan zit je dus even zonder. Dat betekent dat je tijdelijk niet kan beschikken over alle benodigde meetmiddelen en op dat moment voldoe je dus niet meer aan de *Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK*. Dus mag er tijdelijk niet gekeurd worden.

Afspraak vooraf

Spreek daarom van tevoren duidelijk met je leverancier af hoelang hij het meetmiddel nodig heeft. Zo kun je rekening houden met het plannen van APK-keuring. Het kan ook zijn dat je tijdelijk een leenmeetmiddel krijgt, zodat de werkzaamheden gewoon kunnen doorgaan. Daarbij moet je als garagehouder wel kunnen aantonen dat van het leenapparaat de goedkeuring niet is verlopen en in RME is geregistreerd.

Deeltjesteller geregistreerd?

Een belangrijke controle bij de aanvang van de keuring is dat de meetmiddelen geregistreerd moeten zijn in RME (Register Meetmiddelen). Controleer het serienummer van elk meetmiddel (waaronder de deeltjesteller) dat is geregistreerd in RME.

Het serienummer op de apparatuur moet overeenkomen met de vermelde serienummers in RME. Het is zinvol om na de installatie van een nieuw apparaat (bijvoorbeeld de deeltjesteller) deze controle uit te voeren. Indien dit niet akkoord is, moet je dit melden bij de onderzoeksgerechtigde van de leverancier van de apparatuur. Lukt dit niet, dan kun je dit melden bij het Servicecentrum Erkenningen o.v.v. het KI-nummer en/of bedrijfsnummer. Het mailadres is erkenningen@rdw.nl. De link naar RME kan je scannen middels de QR-code of 'RME' in de zoekbalk in te vullen op rdw.nl.



Filmopnames maken in de werkplaats

Camera's zijn niet meer weg te denken en tegenwoordig worden overal filmopnames van gemaakt. Maar hoe zit dat in de werkplaats?

Camera's voor beveiligingsdoeleinden komen steeds vaker voor. Ook in de keuringsplaatsen waar de steekproefcontroleurs komen zien we dit steeds meer. Maar wat mag wel en wat mag niet? In de Toezichtbeleidsbrief staat het in artikel 3.1.1 **Meewerken aan het toezicht** als volgt beschreven: **Onder intimidatie valt ook het filmen en/of geluidsopnamen**

maken van toezichthouders van de RDW zonder dat daarvoor een gerechtvaardigd belang is. Het is dus niet toegestaan om zonder toestemming van de RDW-medewerkers specifieke filmopnames te maken tijdens het uitvoeren van de steekproef of bedrijfscontrole en die te gebruiken voor publicatie.

Zware sancties

Omdat dit een overtreding is van de AVG-wetgeving kan dit verstrekkinge gevolgen hebben, zoals een intrekking voor onbepaalde tijd van de erkenning en, indien

van toepassing, een wachttijd van 30 maanden. Ook kan dit aanleiding zijn om aangifte te doen.



TKC denkt met je mee

De RDW heeft voor keurmeesters, fabrikanten en consumenten een helpdesk waar ze terechtkunnen met technische vragen, het Technisch Kenniscentrum (TKC).

daarnaar verwezen worden. Het TKC is te bereiken tot 17.00 uur.

Het TKC krijgt dagelijks zo'n 245 telefoontjes en 90 mailtjes met uiteenlopende vragen. Elke dag zitten er zo'n 10 medewerkers klaar om jullie te woord te staan en om alle vragen te beantwoorden. Zodra je het zakelijke telefoonnummer belt, word je via het keuzemenu doorverbonden naar een van de medewerkers. Er is geen of nauwelijks wachttijd.

Geen keuringsbeslissing

Loop je als keurmeester ergens op vast, dan kan een TKC-medewerker met je meedenken. Veel van de TKC-

medewerkers zijn ook steekproefcontroleur en hebben veel kennis en ervaring met regelgeving. De TKC-medewerker gaat aan de hand van de regelgeving en de casus samen met de keurmeester op zoek naar de juiste regelgeving en de interpretatie daarvan. De keuringsbeslissing neemt de keurmeester altijd zelf omdat de TKC-medewerker het voertuig niet kan beoordelen op afstand. Heb je aan de hand van een telefoontje met het TKC een keuringsbeslissing genomen, noteer dan altijd wie je hebt gesproken en hoe laat dat was. Indien nodig kan

Meest voorkomend

Welke zaken komen het vaakst terecht bij het TKC? Hier is de top 3.

- Waarschuwingsinrichting controlesysteem voor de bandenspanning, wanneer is het systeem defect?
- Rugleuning vergrendeling voorstoelen.
- Fabrieksmatige verlichting voldoet niet aan APK-eisen (denk aan lichtdoorlatendheid).

Daar komen we een volgende editie op terug. Het telefoonnummer van het TKC is 088 008 74 77 (optie 5).

Webdirect of keurmeesteromgeving?

In APK Webdirect kun je als keurmeester en erkenninghouder verschillende items raadplegen. We zetten op een rijtje welke.

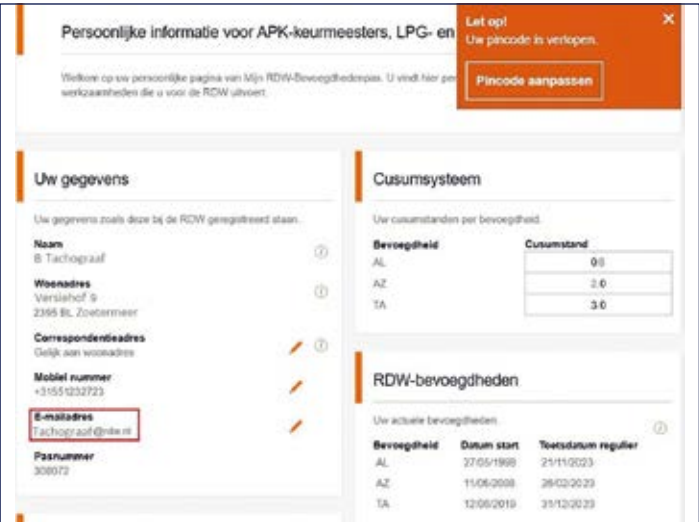
Alle meldingen die je hebt gedaan, kun je raadplegen in APK Webdirect en eventueel opnieuw printen. Ook kun je als erkenninghouder de gegevens en cumstand van de erkenning inzien. Je persoonlijke gegevens zijn afgeschermd in APK

Webdirect voor de erkenninghouder en overige collega's. Voor die gegevens is een aparte portal, in een eigen afgeschermd keurmeestersomgeving (<https://keurmeesterinformatie.rdw.nl>). Vanuit de RDW-omgeving of de startpagina van de RDW-handboeken kun je met je eigen DigiD inloggen. In deze eigen afgeschermd keurmeestersomgeving kun je de volgende items inzien en eventueel aanpassen:



- NAW-gegevens en opgeven e-mailadres
- Cumstanden per bevoegdheid
- De RDW-bevoegdheden en daarbij de toetsdatum
- Overzicht van alle meldingen in het RDW-register
- Persoonlijk misseroverzicht per bevoegdheid
- Aantal toegekende steekproeven
- Eventuele steekproefcontrole rapporten
- Wijzigen van de pincode

Als je ook hier je e-mailadres achterlaat, krijg je altijd de laatste informatie per mail toegezonden. Denk bijvoorbeeld aan de wijzigingen die worden aangebracht in de handboeken of andere belangrijke informatie voor je werkzaamheden als keurmeester/tachograaftechnicus.



Zo lees je de loadindex

Met enige regelmaat komen er vragen over het vaststellen van minimale loadindex van banden van bedrijfs- en aanhangwagens. Ook worden daar tijdens het APK-examen en bevoegdheidsverlenging best veel fouten mee gemaakt. De eisen staan beschreven in artikel 5.*.27 van de APK-regelgeving.

Bij de controle van de loadindex kun je een opgewaardeerde band tegenkomen. Bijvoorbeeld 154/150M, deze komt veel voor. De eerste loadindex (154) hoort bij een voertuig met enkelluchtuitvoering. De tweede loadindex (150) gebruik je als het om een dubbelluchtuitvoering gaat. De letter M is het snelheidssymbool en geeft de maximale snelheid aan waarvoor de band geschikt is. M staat voor een maximale snelheid van 130 km/h. Je kunt ook banden tegenkomen die naast de bestaande standaardloadindexen (154/150 M) een extra groep loadindexen heeft: 156/150 L (zie foto). Deze band is opgewaardeerd naar een hogere loadindex in relatie met een lagere snelheid. Snelheidssymbool L staat voor een maximale snelheid van 120 km/h. Voor het vaststellen van de loadindex tijdens de keuring mag je de gunstigste loadindex gebruiken.



Voorbeeld van loadindex vaststellen met behulp van annex 5

Een bedrijfsauto is voorzien van een snelheidsbegrenzer die is ingesteld op 90 km/h. Op de vooras zijn banden gemonteerd met een loadindex van 152/150 L. Als de loadindex 152 van 3550 kg niet toereikend is voor de aslast per band, dan kun je in deze situatie de aslast verminderen met 2%.

Aslast vooras kentekenregister: 7200 kg

- $7200 \text{ kg} : 2 = 3600 \text{ kg}$ per band. Vermindering van 2% aslast per band:
- $0,98 \times 3600 \text{ kg} = 3528 \text{ kg}$.

In dit voorbeeld is de loadindex van 152 (3550 kg) op de vooras voldoende.

BE-oplegger

Er zijn ook BE-opleggers die in gebruik zijn genomen na 31 december 1997 die zijn voorzien van banden met een vermelde loadindex kleiner dan de loadindex behorende bij de maximumlast per band. Aan de hand van de APK-regelgeving moet worden bepaald of de op de band vermelde loadindex toereikend is. Hoe je de loadindex bepaalt, is uitgelegd met rekenvoorbeelden in de toelichting bij het artikel in de online APK-regelgeving. Hierbij wordt ook uitgelegd hoe je de aslast kan verlagen met de percentages uit annex 5.

Nieuw in APK: uitlezen brandstofverbruik

Vanuit Europa is er nieuwe regelgeving onderweg omdat de EU inzichtelijk wil krijgen wat het feitelijke brandstofverbruik is van voertuigen ten opzichte van de door de fabrikant opgegeven verbruiksgegevens. Wat betekent dat voor de werkplaats?

De nieuwe regelgeving heeft betrekking op personenauto's en lichte bedrijfsauto's die zijn uitgerust met een systeem dat het brandstofverbruik registreert. Dat systeem is een onderdeel van het EOBD-boordstelsel en is simpel uit te lezen met een scantool. Het uitlezen van het brandstofverbruik wordt een nieuw onderdeel in de APK. Na het uitlezen moeten de data naar de RDW worden verstuurd. De RDW verzamelt vervolgens alle ingekomen data en stuurt die één keer per jaar naar het EEA, het Europees Milieuagentschap. Deze nieuwe Europese eis geldt voor alle Europese lidstaten. De geplande invoerdatum van deze nieuwe regelgeving is 20 mei 2023. Door het verzamelen van de data wordt straks inzichtelijk wat het werkelijke brandstofverbruik is van het



wagenpark. De data mogen alleen voor dat doel gebruikt worden.

Welke voertuigen?

De nieuwe regelgeving geldt voor personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor. Volledig elektrische voertuigen vallen er niet onder, maar de hybride voertuigen wel. Het uitlezen is straks alleen van toepassing bij een voertuig met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2021.

Scantool

In de Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK staan de eisen voor de scantool die je nu voor de APK gebruikt. Door de nieuwe regelgeving zullen deze eisen aangepast worden. De scantool moet namelijk de brandstofverbruiksgegevens kunnen uitlezen en versturen naar de RDW. Hoe dat eruit gaat zien en welke apparatuur daarvoor nodig is, is op dit moment nog niet duidelijk. Zodra er meer bekend is, gaan we jullie hierover informeren.

‘Leerzaam traject voor iedereen’

Wat is de status van het APK 3-traject, de APK-plicht voor onder meer landbouwtrekkers? We vragen het Adrie Verkuijlen van LMB Verkuijlen in het Brabantse Beek en Donk. Waar loopt hij tegenaan?

Adrie (56) is samen met zoon Koen eigenaar van het bedrijf LMB Verkuijlen dat actief is met de reparatie, het onderhoud en de verkoop van landbouwtrekkers. “De handel gaat goed, we mogen beslist niet klagen, maar leveringsproblemen zorgen voor veel

ongemak en onrust bij iedereen die verder wil,” steekt Adrie van wal.

Minder klanten dan verwacht

Om de klant een compleet pakket te bieden, stortte Adrie zich op de opleiding tot APK 3-keurmeester. “Ha, dat was niet makkelijk, het examen was lastig. Het was voor iedereen nieuw, dus veel nieuwe veranderingen voor deze doelgroep. We vonden dat er ten minste één van de negen monteurs hier bevoegd moest zijn. En dan zouden we wel kijken hoe het liep.”

Inmiddels heeft Adrie vijftien keuringen uitgevoerd, en er is nog geen steekproef geweest. Over de ontwikkeling van de APK 3-keuring maakt hij zich wel zorgen. “Bij de registratie gaven heel veel trekkereigenaren aan dat ze in de categorie van trekkers tot 40 km/h gingen registreren. Met als gevolg dat ze niet APK-plichtig zijn. Daarmee verlies je al bij voorbaat een boel klanten.”

Kentekens bij export

Een ander punt van aandacht is de export van Nederlandse, gekentekende trekkers.



Adrie Verkuijlen heeft inmiddels vijftien trekkers gekeurd. “We willen als bedrijf de klant een compleet pakket kunnen bieden.”

“Daar zijn ze in België en Duitsland niet blij mee, want de Europese goedkeuringsgegevens, gewichten en het trekgewicht staat niet op het kenteken van de trekker. Dus dan heb je een probleem bij export,” aldus Adrie. LMB Verkuijlen wil de klanten het volledige pakket kunnen blijven aanbieden en daarom vindt Adrie de APK 3 op zichzelf een goede zaak. “Het puntje op de i van een goed onderhouden trekker is een objectieve veiligheidskeuring, onder toezicht van een onafhankelijke organisatie die let op kwaliteit en regels. Maar laten we samen kijken hoe we de hobbels nog glad kunnen strijken. Daar staat ook de RDW positief tegenover.”

Communicatie in toezicht

Het blijft altijd mensenwerk

De wereld verandert, ons wagenpark verandert en dus verandert de RDW mee. Manager Toezicht Teun Verschuren en steekproefcontroleur Waronne van den Brink, allebei jong en allebei nog maar pas in deze functie, gaan in gesprek over hun werk binnen de afdeling Toezicht. Dat blijkt boven alles mensenwerk te zijn én te blijven.

Teun: “Sinds 1 juni ben ik manager Toezicht bij de RDW, waar ik nu precies 9 jaar werk. Ik heb aan het beleid gewerkt, ben gedetacheerd geweest op het ministerie van IenW en was tot voor kort manager van de afdeling Relatiemanagement. Een techneut ben ik niet, ik kan een EGR-systeem wel ongeveer schetsen, maar vraag me niet om het aan te wijzen in de auto, dat zou me niet lukken. Mijn affiniteit ligt aan de politieke kant, en bij het zorgen dat de organisatie, en alle mensen die er deel van zijn, optimaal kan functioneren. Wat dat betreft voel ik me nu als een kind in een snoepwinkel! Ik ben trouwens 33 jaar oud.”

Afwisseling is het mooiste
Waronne: “Ik ben 29, en ik werk sinds 1 januari van dit jaar bij de RDW als steekproefcontroleur. Daarvoor was ik zelf keurmeester, in de werkplaats waar ik meer dan tien jaar heb gewerkt. Ik weet hoe de APK werkt, ik weet hoe een

je bent redelijk vrij om je uren in te delen. Ik ben blij dat ik de stap gemaakt heb!”

Hoe is het om controleur te zijn?
Waronne: “De meeste keurmeesters reageren sportief als je ze op een misser wijst. Het is heel zeldzaam, maar soms ontstaat er discussie, of wordt het zelfs

onaangenaam, maar ik weet daarmee om te gaan en geef dat ook direct aan bij de keurmeester. Bovendien worden we goed getraind in communicatie en het omgaan met agressie. Wat mij vooral opviel is dat ik in het begin vaak ‘getest’ werd door een keurmeester, die wilde even zien of die meid wel weet waarover ze praat. Als blijkt dat ik mijn zaakjes voor elkaar heb, en alle trucjes ken uit mijn tijd in de werkplaats, dan is het prima.” Teun: “Ben ik controleur? Ik zie erop toe dat wij onze rol als toezichthouder zo goed mogelijk kunnen doen. Door onze steekproefcontroleurs en toezichthouders Bedrijven op pad te sturen met de juiste competenties, de juiste werkinstructies en goed functionerende systemen. Door te zorgen dat ze kunnen uitdragen dat sanctioneren niet ons primaire doel is, dat ze hun beslissingen kunnen onderbouwen en dat ze er – met de keurmeester – voor

kunnen zorgen dat het in de toekomst nog beter gaat. Ik zie mezelf meer als iemand die ervoor moet zorgen dat onze mensen met plezier hun werk kunnen doen.”
Communicatie is heel belangrijk
Waronne: “Dat vind ik het mooiste van deze functie. Een keurmeester kan meestal prima uitleggen waarom hij iets op een bepaalde manier beoordeeld heeft. Maar ik kan ook uitleggen waarom ik vind dat iets niet voldoet aan de regelgeving. We vinden elkaar altijd, soms leert de keurmeester iets van mij, maar andersom leer ik ook nog vaak dingen van hen. Als ik bijvoorbeeld zie hoeveel keurmeesters mij vertellen welke kwalen vaak voorkomen bij bepaalde auto’s, dan wordt vooral duidelijk dat we ons werk allemaal doen voor hetzelfde doel: de veiligheid en het milieu. Om die beter te maken moet je blijven

communiceren.” Teun: “Het mooie van ons APK-systeem is juist die keurmeester. Die werkt niet bij de RDW, maar als hij een APK uitvoert is hij voor even de RDW. Wij zijn ons sterk bewust van het feit dat die keurmeester een doorgewinterde professional is, juist door goed en prettig samen te werken kunnen wij ook zorgen dat ons toezicht terecht komt op de plekken waar het het hardste nodig is.”

Als blijkt dat ik mijn zaakjes voor elkaar heb, en alle trucjes ken uit mijn tijd in de werkplaats, dan is het prima’

Elkaar verbeteren

Toezicht houden is mensenwerk, legt Teun uit. “Daarom assisteert de keurmeester onze steekproefcontroleur bij een steekproef, zo is in de regels vastgelegd. Zo leer je van elkaar en maak je het leuk en interessant. Bovendien zijn die informele gesprekjes voor en na de steekproef ook belangrijk, zij maken deel uit van ons werk. Daar leren we veel, over hoe keurmeesters kijken en denken, over hoe zij ons zien en over hoe we elkaar nog verder kunnen verbeteren.”
Waronne: “De APK is een momentopname, van mij zouden de regels soms strenger mogen zijn. Op binnenste stuurverbindingen kan speling zitten, maar daar kunnen we niks mee omdat er een hoes overheen zit en het niet zichtbaar is waar de speling zit. Bovendien weet ik uit mijn tijd in de werkplaats dat er soms keuzes worden gemaakt die lang niet altijd de veiligste zijn, maar omdat het vaak gaat om zaken die buiten de APK vallen kunnen we daar niks aan doen. Keuren blijft mensenwerk, en keuringseisen geven soms ruimte voor interpretaties.”

Teun Verschuren en Waronne van den Brink laten hun licht schijnen over het werk binnen Toezicht.



‘Ik zie mezelf meer als iemand die ervoor moet zorgen dat onze mensen met plezier hun werk kunnen doen’

Spelingsdetector is een uitkomst

In eerdere edities van *APK-keurmeester* is dit item ook al voorbijgekomen. Met opzet, om iedereen tijdig te informeren en eraan te herinneren dat het 20 mei 2023 is voordat je er erg in hebt. Vanaf die datum moeten alle APK 1- en APK 3-erkenninghouders namelijk zijn voorzien van de verplichte spelingsdetector.

Heb je vanaf 20 mei 2023 geen juiste spelingsdetector, dan mag je geen APK 1- of APK 3-keuringen meer uitvoeren. De Europese regelgeving is al op 20 mei 2018 ingegaan en daarin is vastgelegd dat er een overgangperiode is van 5 jaar. En die is dus bijna om. Sommige erkenninghouders moeten meer aanpassingen doen om dit te realiseren

dan andere. Wacht dus niet te lang om teleurstelling te voorkomen. Ga in gesprek met je leverancier om te bepalen wat er nodig is om op tijd klaar te zijn en/of de reeds aanwezige spelingsdetector aan de nieuwe eisen voldoet.

Dit zijn de 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 de garagedeur open. De eisen waarmee je daarbij rekening moet 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.

Controleplaats verlichting werkt

Afgelopen januari zijn we in de APK gestart met het controleren van de dim- en mistvoorlichten op een vaste locatie. Hoe gaat het daarmee?

De meeste keurmeesters hadden al een vaste plek en werkwijze voor de controle van de dim- en mistvoorlichten en konden deze locatie ook gebruiken omdat deze voldoet aan de eisen. Voor anderen was dit een aanpassing in hun werkzaamheden en moest de controle op een andere locatie gebeuren dan dat ze gewend zijn. Uit de praktijk krijgen wij positieve signalen over de

controle die nu onder nagenoeg dezelfde omstandigheden wordt uitgevoerd. Uit onze gegevens blijkt dat er het afgelopen halfjaar aanzienlijk meer koplampen zijn afgesteld dan het jaar ervoor.

Hoe nu verder?
Hoe gaat dit nu verder in de toekomst? De controleplaats voor de daling van de dim- en mistlichten in de keuringsinstantie maakt deel uit van de erkenningseisen uit de *Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK*, maar wat betekent dit nu? Dit betekent dat de controleplaats voortdurend moet blijven voldoen aan de

gestelde eisen. Hieronder vallen onder andere de eisen van de markering van de controleplaats. Als erkenninghouder moet je ervoor zorgen dat deze altijd op de juiste wijze is aangebracht. De eis van vlak en horizontaal zal gecontroleerd worden tijdens het periodieke bedrijfsbezoek van de toezichthouder Bedrijven van de RDW. Op het moment van dit bedrijfsbezoek moet de locatie dus voldoen aan de eisen, net als de overige apparatuur die gebruikt wordt tijdens de APK. Bereid je voor op de komst van onze medewerker door zelf deze eisen aan je controleplaats te (laten) toetsen. Hiermee kunnen we er samen voor zorgen dat het periodieke bezoek goed verloopt, en de keuringsactiviteiten gewoon door kunnen gaan.



Jouw mening is belangrijk

Bedankt voor de enorme respons die we krijgen op de enquête die soms volgt na een steekproef!

We hebben afgelopen jaar zo'n 7500 enquêtes gestuurd. De respons is 43% en dat is erg veel voor een enquête. Wij zijn daar heel blij mee en daaruit kunnen wij opmaken dat jullie keurmeesters je betrokken voelen bij het APK-proces.

Waarom belangrijk?
Voor de RDW vormen jullie visies en meningen belangrijke input om te kunnen monitoren hoe onze dienstverlening (bedrijfsbezoeken) presteert. Na een

steekproef APK 1, APK 2, APK 3, Tacho of LPG kun je een dag later een mail met een link naar de enquête krijgen. Je e-mailadres moet wel bij ons bekend zijn om een enquête toegezonden te krijgen. Je e-mailadres kun je opgeven of wijzigen



in 'Mijn keurmeesteromgeving'. Het invullen van de 6 enquêtevragen kost je 4 minuten en is volkomen anoniem. Als je de enquête hebt ingevuld krijg je daarna 6 maanden geen enquête van de RDW meer toegestuurd. Naast gesloten vragen op verschillende niveaus, zijn er ook open vragen waarin je een antwoord kan toelichten. Sommige antwoorden geven aanleiding tot actiepunten voor de RDW. Zo kunnen wij onze dienstverlening continu verbeteren.

Mooie cijfers
Wij hebben mooie scores van jullie gekregen op de vragen. Zoals:

- | | |
|---------------------------|-----|
| • Vaktechnische kennis | 8,9 |
| • Communicatie | 9,1 |
| • Samenwerking met de RDW | 8,0 |

Dit vakblad *APK-keurmeester* kan ook beoordeeld worden door middel van de enquête. Ook hier is de score zeker positief te noemen met 86% die de informatie nuttig (53%) en meestal nuttig (33%) vindt.

'Keep up the good work'
Nogmaals dank voor alle feedback van nu en in de toekomst om de samenwerking te blijven verbeteren. Als je ook graag een enquête wilt ontvangen, laat dan je e-mailadres achter op 'Mijn keurmeesteromgeving'. Dan blijf je ook gelijk op de hoogte van andere belangrijke wijzigingen.



Deeltjestellermeting van start in 2023

De invoering van het gebruik van de deeltjesteller is uitgesteld. De reden voor dit uitstel is omdat er problemen zijn met de levering van apparatuur en onderdelen. In tegenstelling tot de eerdere ingangsdatum van 1 juli 2022 wordt vanaf 1 januari 2023 de deeltjesteller onderdeel van de APK.

Alle betrokken partijen zijn het eens over deze nieuwe datum. Het uitstel is daarom zeker **geen** afstel. Het extra halfjaar geeft leveranciers de ruimte om de bestelde apparatuur gespreid te kunnen leveren. Het



advies wat wij als RDW aan erkenninghouders willen meegeven is om een eerdere bestelling niet te annuleren of uit te stellen tot december. De kans bestaat dat je dan alsnog met lege handen staat. Zonder een in RME geregistreerde deeltjesteller kun je vanaf 1 januari 2023 geen diesel met geregistreerd roetfilter (Ja in raadpleegscherm) meer keuren.



FREEK PLUIMERS MET ZIJN BRANDWEERRODE IMPULSAANKOOP DE TUKTUK TRICYCLE.

‘Mijn vrouw stond wel even raar te kijken...’

Zeer aalbaar, maar... wat kun je er eigenlijk mee? Dat vroeg Freek Pluimers (49) uit Doorn zich ook af. Maar toen had hij deze rode TukTuk Tricycle al gekocht. Maar wel voor een goede prijs, vertelt de voormalige horecaondernemer. “Ik kwam deze TukTuk tegen op internet. Ik kende hem natuurlijk van de vakantie in Thailand. Ik vond het een leuk ding, dus ik deed een bod: de helft van de vraagprijs. De verkoper was een man van weinig woorden en die zei ‘nee’. Weken later nam hij weer contact op, of mijn bod toch nog gold.” Dus voor de prijs die hij wilde had Freek toch zijn TukTuk. En zijn vrouw Monique keek hem vervolgens meewarig aan... “Ja, voor haar had het niet per se hoeven,” lacht Freek, die het heeft over een impulsaankoop. Het lachen verging hem wel enigszins toen bleek dat de verzekeringspremie hoger was dan hij nu voor zijn personenauto betaalt.

De TukTuk is een bijzonder gevaarte, met plek voor vier en een bestuurdersplek in het midden voorin. “Het is wel even wennen

met het stuur van een scooter, maar met pedalen net als een auto. En in het midden zit een versnellingspook voor de vierbak.” Freek is geen monteur maar heeft vertrouwen in de techniek. “Er zit een 3-cilinderbenzinemotor in van Daihatsu met een vermogen van 44 pk. Dus dat is degelijk Japans. En daarvoor zijn ook nog wel onderdelen te krijgen. Maar de rest is wellicht wat lastiger om te onderhouden.”

In februari kocht Freek de TukTuk die nu 14 jaar oud is. En de driewieler gaat ingezet worden voor boodschappen. “Ik geef toe dat het niet het meest praktische voertuig is, en je moet voorzichtig manoeuvreren om stabiel te blijven. Maar we zijn – zeker weten – de enige hier in de omgeving en het is een ontzettend sympathiek ding. Doet me denken aan vakantie.” En... hij moet op voor de APK! Hoe gaat Freek dat aanvliegen?

“Dat heb ik gecheckt bij een bevriende garagehouder. Die voorziet geen problemen om de TukTuk aan de keuring te onderwerpen.”