

APK**KEUR** MEESTER

NUMMER 99 - december 2022

'Van alle markten thuis'

ROB BOEREMA VAN AUTOBEDRIJF BOEREMA IN GIETEN

Zo werkt de deeltjesteller

CONTROLE OP WERKING
ROETFILTER

APK SERVICE - PAGINA 6

Nieuwe eigenaar, nieuwe koers

AUTOSERVICE LANDERD
ELEKTRIFICEERT

DUBBELINTERVIEW - PAGINA 8

Spelingsdetectoren verplicht

VANAF MEI 2023 BIJ APK 1
EN APK 3

HOE ZIT DAT? - PAGINA 10

Mensenwerk



JANTINA WOUDSTRA,
ALGEMEEN DIRECTEUR RDW

Sinds de invoering van de APK in de jaren 80 zijn er grote stappen gezet in de technische staat en milieuprestaties van het wagenpark. Je zou verwachten dat met de razend-snelle ontwikkelingen in de voertuigbranche de stijgende lijn alleen maar kan doorzetten. Toch blijkt dat niet vanzelfsprekend. J.D. Power, een vooraanstaand Amerikaanse onderzoeksbureau, meldde recent dat we de elektronica bij moderne auto's nog niet overal blind kunnen vertrouwen. Ik trek daar geen harde conclusies uit voor de situatie in ons land, maar het is een feit dat veel van de onderzochte auto's ook in Nederland rondrijden. Tegenwoordig gebeuren digitale diagnoses en software-updates van voertuigen steeds meer 'over the air'. In de toekomst zullen elektronische innovaties ook in de APK steeds meer ondersteuning bieden aan keurmeesters om keuringen nog beter uit te voeren. Onlangs mocht ik meekijken met een APK-keuring. In de inspectieput kreeg ik tekst en uitleg van een gepassioneerde keurmeester die met een kritische blik alle punten naliep en die zich goed realiseerde dat de APK-keuring van groot belang is. Fijn dat een keurmeester van vlees en bloed het voertuig nauwgezet inspecteert, want veiligheid is en blijft mensenwerk.

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, veeleenvoudigd en/of openbaar worden gemaakt. Voor de precieze keuringseisen verwijzen wij naar de Regeling APK. Dit vakblad is hier digitaal te lezen: www.rdw.nl/over-rdw/actueel/vakblad-apk-keurmeester. *APK-keurmeester* wordt gemaakt in samenwerking met:



Service en kwaliteit voorop

Zeg je 'Rob, jouw autobedrijf' dan weet iedereen in en rondom het Drentse Gieten wie er wordt bedoeld. Autobedrijf Rob Boerema is als universeel garagebedrijf een begrip in de regio. "Wij doen alles om de klant te ontzorgen, zo zijn we een mooi alternatief voor de merkdealer."



ROB BOEREMA VAN
HET GELIJKNAMIGE
AUTOBEDRIJF IN GIETEN

Rob, vertel eens wat over jouw autobedrijf
"Naast onze specialisatie in Jeep, Chrysler, Dodge en campers zijn wij een universeel bedrijf voor lease- en particuliere auto's. Elk merk kunnen we onderhouden en keuren en we hebben het bedrijf zo ingericht dat alle voertuigen, ook 4x4's en lange en hoge campers, hier terecht kunnen. Naast mijzelf werk ik met een fijn team van twee APK-keurmeesters en een leerling-monteur. Ik zit sinds mijn zestiende in het vak, ben dit bedrijf in 2000 begonnen en dit pand in Gieten heb ik negen jaar geleden nieuw laten bouwen. APK is een belangrijk onderdeel van de activiteiten in onze werkplaats. Een goede zaak die APK en wij nemen hem uiteraard zeer serieus."

Wat maakt jouw bedrijf eigen?
"Service en kwaliteit staan met stip op één

en dat weten onze klanten. 'Rob, jouw autobedrijf' is ons concept met een eigen app en klantenpas. Het is mijn voornaam, lekker persoonlijk en kort, dat blijft hangen, hè. Met onze mobiliteitservice word je geholpen in binnen- en buitenland en krijg je een gratis zomer- en wintercheck. Olie bijvullen tussendoor? Dat doen we gratis. We hebben bovendien leenauto's en een haal- en brengservice. Leenfietsen bieden we al een jaar of twintig aan, dat was uniek. Wij doen alles om de klant te ontzorgen, zo zijn we een mooi alternatief voor de merkdealer."

Kortom, persoonlijke aandacht zijn de twee toverwoorden?
"Dat denk ik wel, ja. We hebben altijd werk, zitten voor drie weken vol, maar we maken altijd tijd voor iets dat tussendoor komt. Dat is onze kracht. En het transparante

communiceren. We houden onze klanten via mail, telefoon, WhatsApp of social media op de hoogte en ze krijgen een berichtje als de auto voor een beurt of APK moet. We hebben zelfs een klant uit Utrecht. Ik vroeg hem laatst: 'Waarom kom

'Service en kwaliteit staan met stip op één en dat weten onze klanten'

je naar mij?' Zijn antwoord: 'Dat heb ik ervoor over, want bij jou is het gewoon goed.' Die man maakt er een dagje uit van, zet zijn auto hier neer, drinkt koffie met ons, eet tussen de middag een kom soep mee en gaat daarna weer huiswaarts. Geweldig toch?"

Gescheurde of gebroken veer: en dan?

Een gebroken veer staat al jaren in de top 10 van de meest gemaakte missers. Let hier dus extra op. Daarnaast wordt het ook regelmatig gemeld als reparatiepunt tijdens het afmelden van een voertuig.

Logischerwijs neemt het aantal reparatiemeldingen af bij jongere voertuigen. Bij zowel APK 1 als bij APK 2 wordt het euvel bij de voertuigen van 2000 tot 2014 veel gemeld. Een reparatiepunt meld je op het APK-rapport. Als dit vaak gebeurt, zal dit als top 3-gebrek verschijnen tijdens het raadplegen van het voertuig.



Verlengde cabine

Een bedrijfsauto heeft veel last van rijwind en daarom is de aerodynamica belangrijk voor het brandstofgebruik en de uitstoot in het milieu. Om die reden wordt een verlengde cabine gebouwd en wordt het voertuig mogelijk langer dan 12 meter.

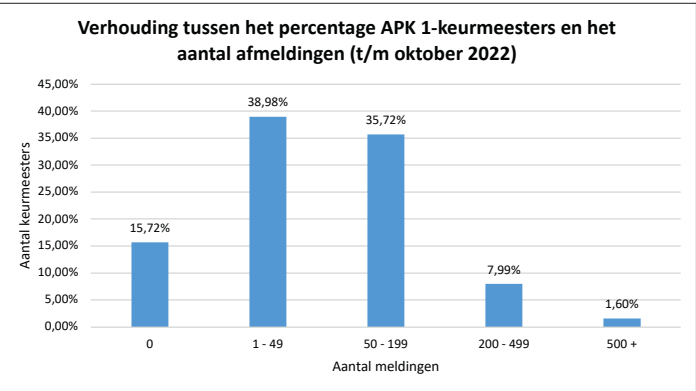
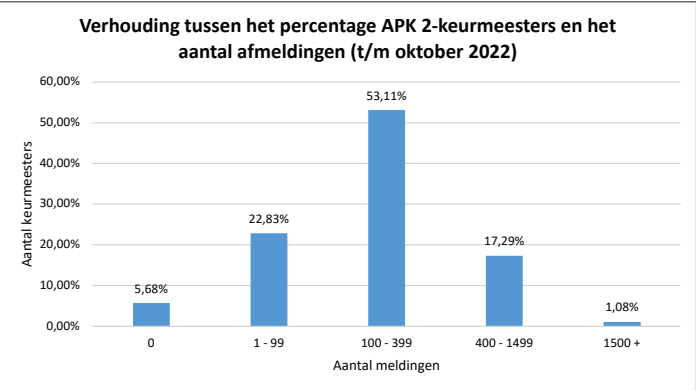
Deze zware bedrijfsauto met een zogenoemde ‘verlengde cabine’ mag langer zijn dan 12 meter, maar niet langer dan de lengte zoals vermeld in het kentekenregister. Een bedrijfsauto met een verlengde cabine heeft een aerodynamische vormgeving aan de voorzijde. Tijdens de APK is dat niet altijd herkenbaar en daarom komt er vanaf 1 januari 2023 een extra regel in het APK-raadpleegscherm. Staat in het raadpleegscherm ‘Verlengde cabine: Ja’, dan is de afwijkende lengtemaat toegestaan.

Voldoende keurmeesters?

Personeelstekort zien we in alle branches om ons heen. Als werkgever is het soms lastig om het juiste personeel te vinden en te houden. Ook in de automotive branche staat dit onder druk. Hoe staat het dan met APK-keurmeesters?

Hebben we voldoende keurmeesters in Nederland? Hoe het aantal keurmeesters zich verhoudt tegen het aantal te keuren voertuigen, is moeilijk te zeggen. Waar we wel iets over kunnen zeggen is het aantal meldingen per keurmeester. In de grafieken rechts kun je voor zowel APK 1 als APK 2 zien wat de verhouding is tussen keurmeesters en het aantal afmeldingen dit jaar (t/m oktober 2022). Wat vooral opvalt is het percentage keurmeesters dat geen voertuigen keurt en meldt aan de RDW: 16% (APK 1) en 6% (APK 2).

Zelf keuren en afmelden
Ervan uitgaand dat deze groep nog werkzaam is in de automotive branche stellen wij onszelf de vraag: hoe staat het met de APK-kennis? Hoe blijf je vaardig in werkzaamheden die je nooit uitvoert? In deze tijd volgen ontwikkelingen met betrekking tot APK elkaar snel op, regelgeving verandert en voertuigtechniek wordt steeds moderner. De oplossing is simpel: oefening baart kunst, dus zelf doen! Als je bij wilt blijven, kun je het beste gewoon zelf gaan keuren en afmelden.



Nieuw: registratie van brandstofverbruik

De RDW krijgt er weer een taak bij: het verzamelen van data over het brandstofverbruik van moderne personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Het uitlezen van het brandstofverbruik wordt een nieuw onderdeel naast de APK.

Wat is het werkelijke brandstofverbruik van het wagenpark? Om toezicht te kunnen houden of voertuigen tijdens het gebruik blijven voldoen aan Europese wetgeving op het gebied van brandstofverbruik en emissies wil de EU dat alle lidstaten

verbruiksdata van hun nationale wagenpark gaan registreren en opsturen naar het EMA, het Europees Milieuagentschap. De ingangsdatum van de nieuwe Europese eis is 20 mei 2023. Voor Nederland gaat de RDW dat doen.

Uitdagend project
Zoë de Gast is projectmanager bij de RDW. Ze kijkt uit naar deze nieuwe taak. “Het is een leuk en zeker uitdagend project met veel verschillende stakeholders, zoals erkenninghouders, branchepartijen en het

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.” Maar het gaat ook zeker ergens over, vult ze aan. “Het geeft mij energie om te zien hoe wij samen met interne en externe belanghebbenden toewerken naar een wereld met meer transparantie ter voorkoming van fraude. Voorbeelden hiervan zijn meer inzicht in brandstofgegevens van voertuigen, maar ook in data als tellerstand.”

Onderdeel APK
Het uitlezen en versturen van het brandstofverbruik wordt een nieuw onderdeel naast



de APK 2. De nieuwe regelgeving geldt voor alle personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een verbrandingsmotor. Volledige

elektrische voertuigen vallen er niet onder, maar hybride voertuigen wel. Het uitlezen is alleen van toepassing op voertuigen met

datum eerste toelating (DET) vanaf 1 januari 2021. De gegevens van de boordcomputer kunnen via de zogenaamde EOB (auto diagnoseapparaat) worden uitgelezen en moeten automatisch naar de RDW worden verstuurd.

Gevolgen voor de branche
Voor door de RDW erkende autobedrijven die APK's uitvoeren betekent dat mogelijk aanschaf van nieuwe apparatuur of software-updates van bestaande apparatuur. Tijdens de keuring moet er een extra handeling worden uitgevoerd en het privacybeleid moet worden aangepast. Brandstofgegevens worden namelijk gezien als ‘gevoelige’ data en dat betekent dat de voertuigeigenaar de uitlezing ervan moet goedkeuren of weigeren.

Controle werking roetfilter met deeltjesteller

Vanaf 1 januari 2023 moeten de uitlaatgassen van dieselloertuigen met een verplicht roetfilter tijdens de APK getest worden met een deeltjesteller. Deze nieuwe meetmethode met een nieuw meetmiddel betekent iets voor keurmeesters, erkenninghouders en uiteindelijk ook voor de voertuigenaren.

Aanleiding

Goed werkende roetfilters dragen bij aan een enorme vermindering van de fijnstofuitstoot bij dieselloertuigen. Deze hebben dan ook een positief effect op de luchtkwaliteit. Uit eerder onderzoek bij dieselloertuigen is gebleken dat niet alle verplichte roetfilters goed werken of aanwezig zijn. Bij de APK kwam dat tot nu toe niet naar voren, omdat de roetmeter daarvoor te onnauwkeurig is en de EOBD-tester dit niet juist weergeeft. Dit is voor het ministerie aanleiding geweest om de meting tijdens de APK te veranderen. Dit heeft geresulteerd in aangepaste regelgeving en een nieuw meetmiddel, de deeltjesteller. Met de deeltjesteller wordt op een eenvoudige en snelle manier de werking van een roetfilter nauwkeurig getest.

Verplicht roetfilter

De deeltjestellermeting voer je vanaf 1 januari 2023 uit bij personenauto's en bedrijfsauto's met een dieselmotor met een verplicht roetfilter. Een verplicht roetfilter is eenvoudig te herkennen in het APK-raadpleegscherm aan het item Roetfilter verplicht: 'Ja, meting met deeltjesteller'. Bij deze voertuigen moet het roetfilter al langer visueel beoordeeld worden op aanwezigheid en duidelijke defecten. Deze controle blijft bestaan. Bij het gebruik van de deeltjesteller vervalt de EOBD-test.

Wanneer uit het raadpleegscherm blijkt dat een roetfilter niet verplicht is, blijft (afhankelijk van DET) de EOBD-controle en eventuele roetmeting van toepassing. Dit doe je op de gebruikelijke manier zoals dat voor 1 januari bij alle diesels gebeurde. Voor deze voertuigen verandert er dus niets.

Home > Raadplegen voertuig	
Technische gegevens personenauto	
Kenteken:	XX-999-X
Vin:	XXX123XXX12345678
Plaats Vin:	
Merk:	PEUGEOT
Type:	308
Datum eerste toelating:	5-8-2015
APK Vervaldatum:	14-11-2022
Voertuigsoort:	Personenauto
Carssoorttype(s):	A8
EOG voertuigclassificatie:	M1 A8
Brandstof:	D
Gebouwniveau (dB(A)):	73
Toerental geluidsniveau:	2450
Roetfilter verplicht:	Ja meting met deeltjesteller
Aantal cilinders:	4
Maximum massa voertuig:	1760 kg
Technische toegestane maximum massa:	1760 kg
Massa in rijgere toestand:	1250kg

Gevolgen APK-erkenning

In Nederland zijn er meer dan 9.500 APK-erkenninghouders. Het keuringsaanbod verschilt per bedrijf en ook in het aantal keuringen zit veel variatie. Een deeltjesteller

is daarom niet voor iedere erkenninghouder rendabel. Sommige erkenninghouders keuren bijvoorbeeld alleen oudere diesels zonder roetfilter waarbij de deeltjesteller niet is voorgeschreven. En andersom komt ook voor. Er zijn bedrijven die alleen maar jongere voertuigen keuren met roetfilter en daar is de EOBD-tester en roetmeter niet bij nodig. Branchepartijen hebben dit probleem aangekaart en ook meegedacht over oplossingen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in maatwerk voor erkenninghouders die voertuigen mogen keuren met een compressieontsteking (diesel, red.). Dit geeft erkenninghouders meer keuze-mogelijkheden die beter afgestemd kunnen worden op hun keuringsaanbod. Een erkenninghouder die volgens het afgegeven erkenningsbesluit diesels mag keuren, kan zelf de keuze maken tussen deeltjesteller, roetmeter/EOBD-tester of beide. De keuze is bepalend voor de diesel-voertuigen die je mag keuren. In de onderstaande tabel vind je de mogelijkheden:

Te keuren voertuigen	EOBD-tester en roetmeter met nulemissie	Deeltjesteller*
Diesels zonder verplicht roetfilter	X	
Diesels met verplicht roetfilter		X
*Als de goedkeur van een deeltjesteller niet geregistreerd is in RME kun je een voertuig met verplicht roetfilter niet afmelden.		



Behalve de EOBD-tester moet de apparatuur die je gebruikt in het register meetmiddelen (RME) staan. De goedkeuringsdatum mag daarbij niet zijn verlopen. Als je een voertuig met een verplicht roetfilter wilt afmelden, controleert het systeem vooraf in RME of er een goedgekeurde deeltjesteller in staat. Als dat niet het geval is, kun je het voertuig niet afmelden. Hier zit dan een blokkade op. Het is dus belangrijk dat de deeltjesteller op tijd is goedgekeurd en in RME staat.

Afzuiging van de uitlaatgassen mag meting niet beïnvloeden

Vanzelfsprekend moeten bij een deeltjestellermeting alle uitlaatgassen naar buiten afgevoerd worden. De eisen daarvoor zijn vanaf 1 januari 2023 hetzelfde als bij de uitlaatgasmeting van benzinevoertuigen. Dit komt omdat de meting alleen met stationair draaiende motor is. De afvoer kan op een vrij eenvoudige manier met een voorziening waarmee uitlaatgassen direct door een daartoe bestemde opening naar buiten worden gevoerd. Maar ook een slanghaspel, nulemissiekast of afvoerrailsysteem die in de meeste werkplaatsen gebruikt worden zijn toegestaan. Er is wel één voorwaarde: de afvoer mag de meting niet beïnvloeden.

Voor erkenninghouders die ervoor kiezen om alleen een deeltjesteller te gebruiken is de nulemissiekast dan ook niet verplicht. De nulemissiekast blijft wel verplicht in combinatie met de roetmeter.

De meting

De deeltjestellermeting doe je met een stationair draaiende motor. Het toerental en de motortemperatuur hoeven daarbij niet gemeten te worden volgens de APK-regelgeving. De meetsonde van de deeltjesteller moet ten minste 30 centimeter in de uitlaat zitten. Bij sommige zware voertuigen is dat niet altijd mogelijk, omdat er geen rechte uitlaatpijp aanwezig is. In dat geval wordt de meetsonde zo dichtbij als mogelijk bij het einde van de uitlaat gehouden. Het kan voorkomen dat voertuigen meerdere roetfilters hebben waarbij iedere roetfilter een eigen uitlaatpijp heeft. In die situatie meet je bij iedere uitmonding van iedere roetfilter. Heeft een voertuig 1 roetfilter en wordt de uitlaat gesplitst in meerdere uitmondingen? Dan meet je in 1 uitmonding van de uitlaat.

Meetresultaat

De voorgeschreven APK-meting duurt in totaal ongeveer 30 seconden. Na die tijd wordt het meetresultaat getoond. De meetwaarde mag daarbij niet meer dan

1.000.000 deeltjes per kubieke centimeter zijn. Het kan voorkomen dat de test wordt afgebroken doordat de meetwaarde meer dan het dubbele van de toegestane waarde is. De deeltjesteller zal dan aangeven dat de test niet is gehaald: het voertuig voldoet dan niet aan de keuringseis. In de handleiding van de deeltjesteller vind je hierover informatie. Het verwijderen van een roetfilter is onder bepaalde voorwaarden mogelijk. Hieronder lees je daar meer over.

Verwijderen roetfiltergegevens

Als blijkt dat een roetfilter niet goed werkt, is een reparatie noodzakelijk. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om een aanvraag in te dienen bij de RDW om de roetfiltergegevens uit het register te laten verwijderen. Alleen de geregistreerde eigenaar of houder van het voertuig kan dit tegen betaling aanvragen bij de RDW.

Meer informatie daarover vind je op rdw.nl/roetfilter of via de QR-code hiernaast.



Autoservice Landerd omarmt elektrische voertuigen (EV's)

Op weg naar 'elektrische' APK

Steeds meer autobedrijven zien in dat ze zichzelf opnieuw moeten uitvinden, op weg naar een elektrische toekomst. Voor onderhoud en ook voor de APK. Autoservice Landerd in het Brabantse dorp Zeeland deed het, en ondernemers Pierre van der Burgt en Remco Rongen weten het zeker: enthousiasme is alles.

Enthousiasme is alles?

Remco: "Veel automonteurs willen niks van elektrische auto's weten, die zweren bij verbrandingsmotoren. Dat snap ik wel, want ik vind een zescilinder ook nog steeds prachtig. Maar ik vind het ook machtig om een Tesla in een paar seconden naar 100 te zien accelereren. De techniek is heel anders, maar ons vak blijft hetzelfde: we moeten het probleem van de klant oplossen. Om dat te kunnen doen, moet je begrijpen hoe de techniek werkt. Als dat lukt, dan word je daar als technicus toch enthousiast van?" Pierre: "Automonteurs worden doorgaans blij van dingen die rammelen, roken en stinken. Een elektrische auto doet die laatste dingen sowieso niet. Maar Remco heeft gelijk,

ik ben 60, maar als ik nieuwe technologie zie wil ik nog steeds weten hoe ze het bedacht hebben en hoe het in elkaar zit. Als Remco met een EV bezig is, dan sta ik er met mijn snuffel bij, en in onze kantine hebben we altijd discussies over techniek. Omdat we techniek leuk vinden."

Waarom hebben jullie de elektrische auto omarmd?

Pierre: "In 2000 nam ik een lokale garage over, dat werd Autoservice Landerd. Sindsdien draait het als een tierelier. Nu elektrisch rijden steeds meer ingeburgerd raakt, ben ik me ook gaan realiseren dat de toekomst van een traditioneel autobedrijf onzeker wordt. Je moet wat met elektrische auto's, dat is de toekomst. Maar ga dan maar eens op zoek naar een capabele opvolger. De enige die ik kende was Remco."

Remco: "Vlak nadat Pierre Autoservice Landerd overnam heb ik een paar jaar bij hem gewerkt als BBL-monteur (Beroepsbegeleidende Leerweg). De afgelopen 7 jaar werkte ik voor het merk Tesla waar ik trainingsmanager was. Van mijn 15e tot mijn 32e ben ik bezig geweest met verbrandingsmotoren, mijn werk daarna bood me de kans om me te verdiepen in EV's. De techniek is prachtig, en werken aan EV's is uitdagender dan je denkt. Toen Pierre me de kans bood om zijn bedrijf over te nemen kon ik niet weigeren. Een eigen bedrijf, dat was mijn

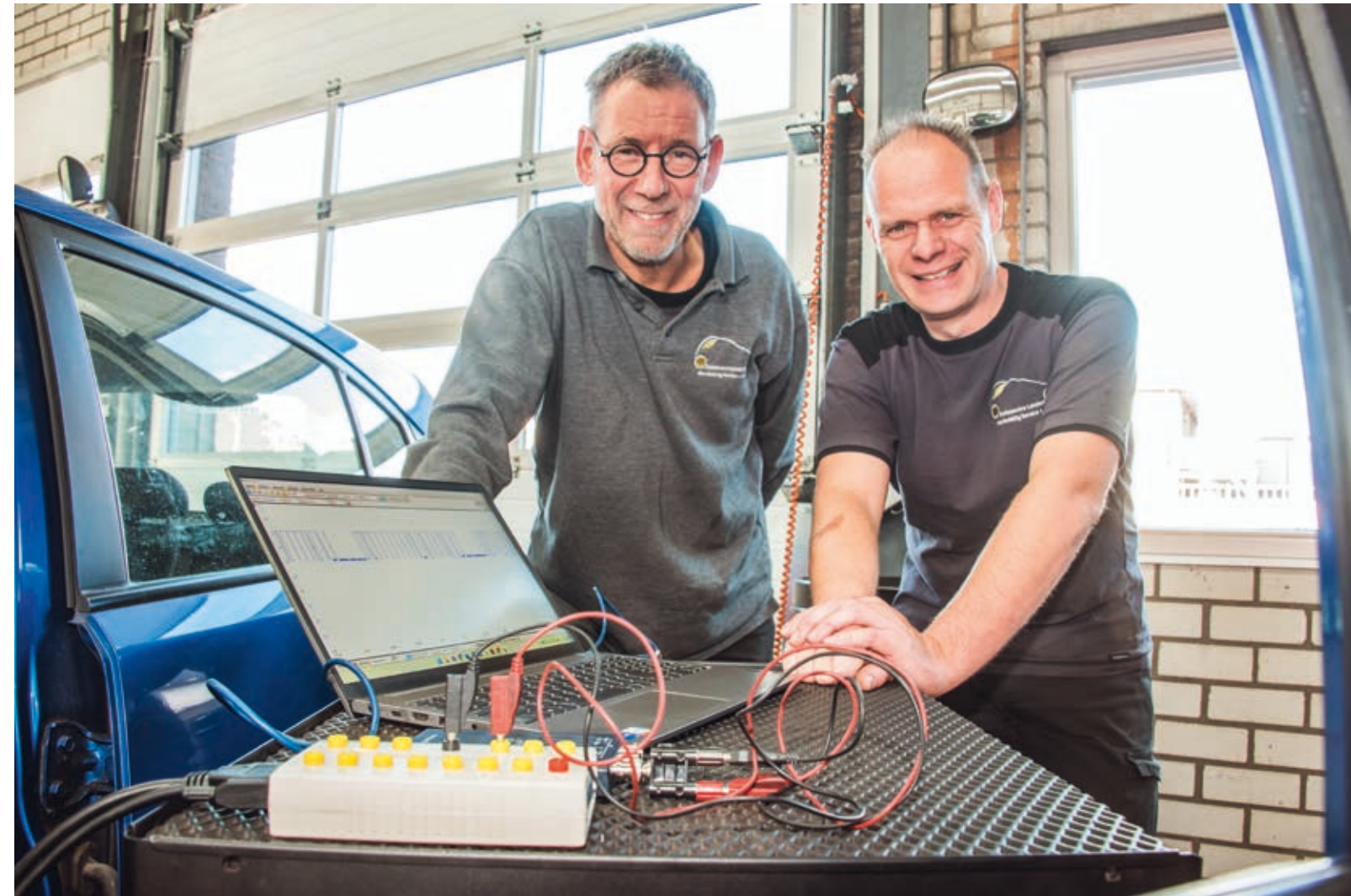
grote droom. En Pierre heeft gelijk: als je als autobedrijf nu niet schakelt, dan mis je de boot."

Hoe ziet de toekomst eruit?

Remco: "Mijn eenmanszaak Eco Mobility Service Landerd richt zich helemaal op het onderhoud en de reparatie van EV's. Maar ik heb ook het klantenbestand van Pierre overgenomen. Het is de bedoeling dat Autoservice Landerd straks het adres wordt waar je met je gewone of elektrische

'Automonteurs worden doorgaans blij van dingen die rammelen, roken en stinken'

auto terechtkunt. Wij hebben alle kennis onder één dak, en dat blijft zo. Voor de klant verandert er niks. Het is trouwens ook mooi om te zien hoeveel EV-specifieke kennis de steekproefcontroleurs van de RDW hebben. Ze denken mee, ze vragen veel en zijn vaak net zo enthousiast als wij. Dat doet goed." Pierre: "Benzine- en dieselmotoren hebben allang geen geheimen meer voor mij. Mijn kennis wil ik graag overbrengen op onze jonge monteurs, allebei twintigers. Remco weet ze geweldig mee te nemen in zijn



Remco Rongen (r) van Eco Mobility Service Landerd en Pierre van der Burgt, de afzwaaiende eigenaar van Autoservice Landerd slaan de handen ineen.

kennis van EV's, dus die mannen zijn klaar voor de toekomst."

Zijn jullie een voorbeeld voor collega's?

Remco: "Als APK-trainer vond ik het prachtig om de dag te beginnen met een klas vol norse monteurs, en dan aan het einde van de dag te horen dat ik ze enthousiast heb kunnen maken. Dus in dat opzicht wil ik best een voorbeeld zijn."

Pierre: "Iedereen benadert de toekomst op zijn eigen manier. Ik ben er wel van overtuigd dat wij de juiste weg hebben gevonden. De overgang naar elektrische auto's is een natuurlijk verloop. We zien het aantal EV's groeien, terwijl zeker de diesels merkbaar verdwijnen. We zijn ook goed met bedrijfswagens en campers, 15 jaar geleden heb ik bewust de keuze gemaakt om me daarop te richten."

'Iedereen benadert de toekomst op zijn eigen manier. Ik ben er wel van overtuigd dat wij de juiste weg hebben gevonden'

Denk aan de klant

Remco vindt dat je als monteur altijd aan de klant moet blijven denken. "Gegarandeerd dat die klant de overstap naar een EV ook eng vond, maar als die klant in de werkplaats komt is hij al gewend aan zijn elektrische auto omdat hij er elke dag mee rijdt. Als je in een EV rijdt, dan sta je er al positiever tegenover, ze rijden echt heel goed. Maar ook EV's krijgen problemen. Die moeten we met elkaar oplossen."

Winter en energie besparen

De winter betekent uiteraard dat de temperatuur weer daalt. Doordat de energieprijzen hoog zijn, worden er door sommige erkenninghouders maatregelen getroffen om energie te besparen. Maar dit botst soms met de erkenningseisen, de minimale temperatuur en de veiligheid.

Er is een minimale temperatuur nodig voor de uitvoering van een juiste meting. Tevens zijn de eisen ook bedoeld om een veilige werk-omgeving te creëren. Dit is van toepassing voor de erkenning APK 1, APK 2, APK 3,

gasinbouw, tachograaf en boordcomputer taxi. Omdat er in de werkplaats een verhoogd risico is op de aanwezigheid van brandbare stoffen en gassen zijn niet alle verwarmings-apparaten geschikt om te gebruiken.

De arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) stelt eisen aan de verwarmingsapparatuur, de plaatsing en het gebruik hiervan waar je rekening mee moet houden. Eén van de eisen is het brandgevaar tot een minimum beperken. Oriënteer jezelf goed voordat je overgaat tot de aanschaf of het plaatsen van een verwarmingsapparaat. De RDW heeft in de 'Toelichting inrichting keuringsruimte, werkplaats en apparatuur' van de 'Toezicht-

beleidsbrief' beschreven wat het beleid is met betrekking tot de temperatuur.

Minimale temperatuur: De keuringsruimte moet voldoende verwarmd zijn. Dit houdt in dat de gemiddelde temperatuur in de keuringsruimte minimaal 10 graden Celsius is. De verwarming moet van een dusdanige capaciteit zijn dat de ruimte na het openen van de deuren voldoende verwarmd is en blijft. De apparatuur moet je gebruiken binnen het door de fabrikanten opgegeven temperatuurbereik van deze apparatuur.

Veiligheid: De verwarming van de keurings-ruimte moet op een veilige manier zijn uitgevoerd. Omdat er in een werkplaats een verhoogd risico is op de aanwezigheid van brandbare stoffen en gassen, zijn niet alle verwarmingsapparaten geschikt om in een werkplaats te gebruiken. De verwarmingstoestellen met open brander (en ook open gloeispiraal) staan in contact met de lucht in de werkplaats waar mogelijk brandgevaarlijke gassen aanwezig kunnen zijn. Hierdoor is er een verhoogd risico op explosiegevaar of brandgevaar. En dat

moet volgens de Arbowet voorkomen worden voor de veiligheid van jouw en onze medewerkers. De verwarmingstoestellen met een open gloeispiraal waarbij de gloeispiraal een dusdanige temperatuur bereikt dat de brandgevaarlijke gassen tot ontbranding komen, leveren ook een verhoogd risico op. Verwarmingstoestellen met open brander of open gloeispiraal zijn volgens de Arbowet niet toegestaan om in een werkplaats te gebruiken.



Vanaf 20 mei 2023: spelingsdetectoren verplicht bij APK 1 en APK 3



De datum 20 mei 2023 komt nu snel dichterbij en nog niet bij iedereen zijn spelingsdetectoren aanwezig. Heb je alles al geregeld of worden de spelingsdetectoren geplaatst voor 20 mei 2023? Dan hoef je je geen zorgen te maken en kun je vanaf 20 mei 2023 gewoon verder keuren.

Heb je het nog niet geregeld? Let op: dit is geen apparatuur die je snel op het laatste moment even koopt en laat plaatsen. Hiervoor moeten in sommige situaties bouwkundige voorzieningen gerealiseerd worden. Kortom: wil je er zeker van zijn dat je op 20 mei 2023 nog voldoet aan de

eisen om keuringen te kunnen uitvoeren, dan is het hoog tijd om in actie te komen. De maximale implementatie tijd van 5 jaar is bijna voorbij. Het is een eis vanuit de Europese richtlijn waaraan we moeten voldoen.

Eisen aan de spelingsdetector

Een spelingsdetector moet zijn uitgerust met twee elektrisch bediende platen die in tegenovergestelde richting kunnen bewegen, zowel in de lengte- als in de

dwarsrichting, waarvan:

- de beweging door de bediener vanuit de controlepositie kan worden beheerst;
- 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.

Heb je al een spelingsdetector, kijk dan of deze voldoet aan genoemde eisen en voorschriften. Neem anders contact op met je leverancier of de apparatuur voldoet aan de gestelde eisen.

Wijze van keuren

Tijdens de keuring moet je de bevestiging en speling van diverse onderdelen van de wielophanging visueel beoordelen. Hierbij moet het voertuig (APK 1) zich boven een inspectieput of hefinrichting bevinden. De controle van de wielophanging met de spelingsdetector moet bij een APK 1-keuring dus uitgevoerd kunnen worden terwijl je onder het voertuig staat.

Technisch geschorst, wat nu?

De uitvoering van de APK doen we met de daarvoor benodigde apparatuur zoals staat omschreven in de 'Regeling Erkenning en keuringsbevoegdheid APK'. Als keurmeester dien je er zelf voor te zorgen dat deze apparatuur deugdelijk is en in goede staat van onderhoud.

Als de apparatuur defect is of niet meer gecertificeerd, dan mag je niet keuren. Het kan ook gebeuren dat er tijdens de steekproef een apparaat defect gaat dat noodzakelijk is voor de uitvoering van de keuring. Op dat moment kan de RDW-medewerker niet vaststellen of het

voertuig voldoet aan de eisen en moet het voertuig worden afgekeurd.

Wat betekent dit voor de erkenning?

Als erkenninghouder voldoe je op dat moment niet aan de erkenningseisen: het apparaat is defect, en dus ben je technisch geschorst.

Wat moet ik doen om de schorsing te beëindigen?

Als de apparatuur weer werkt, na bijvoorbeeld reparatie, dien je contact op te nemen met APK Centrum Nederland (ACN). Bij APK Centrum Nederland moet je aantonen wat er

is gedaan om weer aan de erkenningseisen te voldoen, door bijvoorbeeld het overleggen van documentatie dat de apparatuur aan de eisen voldoet. Dit wordt beoordeeld door de medewerkers van ACN en die laten weten of de keuringsactiviteiten weer voortgezet kunnen worden of dat er een Toezichthouder Bedrijven langskomt. Het e-mailadres van APK Centrum Nederland is acn@rdw.nl. Vermeld hierin het bedrijfsnummer en/of het KI-nummer en onderbouwing. Dit e-mailadres is niet voor overige schorsingen of technische vragen: deze kun je stellen via ons contactformulier op de website. Vul in de zoekbalk 'contactformulier'.

Uitlezen via EOBD

We merken dat er verschillend wordt omgegaan met het uitlezen via EOBD. Veelal wordt er direct een reguliere emissiemeting uitgevoerd zonder het toepassen van een EOBD-scantool. Nog even kort de feiten op een rij.



Wanneer de EOBD-test succesvol is verlopen, dan blijft de uitlaatgastest achterwege. Is de EOBD-test niet succesvol dan moet als alternatief een milieumeting plaatsvinden. Deze EOBD-procedure staat uitgeschreven in een stroomschema dat via een toelichting in de online APK-regelgeving te raadplegen is. Hierin staat dat het uitlezen met EOBD-uitlees-apparatuur bij voertuigen met een DET na 31-12-2005 te allen tijde de start is, gezien de controle van het emissiebestrijdings-systeem. Alleen P-codes in Modus 3 moeten worden meegenomen in de beoordeling. Zie de handleiding van de scantool hoe je Modus 3 met je scantool kan raadplegen.

Gevolgen voor erkenning

Het stroomschema is leidend en is een hulpmiddel voor de procedure die is beschreven in de keuringseisen Artikel 5.*.11 lid 11 van de APK-regelgeving. Het is dus niet toegestaan om bij een APK 2-keuring alleen de reguliere milieumeting te doen en de EOBD-uitleesprocedure over te slaan. Het niet volgen van de EOBD-procedure kan gevolgen hebben voor de erkenning. Ook bij de examens van IBKI zien we dit terug: op het onderdeel milieu wordt onvoldoende gescoord. Let op: is je EOBD-tester up-to-date? Soms heeft je leverancier een update ter beschikking.





JOHN OUDSHOORN (60), EIGENAAR VAN EEN PORSCHE 911 UIT 1972

‘Ik krijg nog altijd een grote grijns van deze 911’

Als jong ventje werd John Oudshoorn ooit opgehaald in een Porsche. “Dat eerste moment in een Porsche is me altijd bijgebleven. Het regende, de weg was nat, maar we gingen toch behoorlijk hard. Sindsdien heb ik een voorliefde voor Porsche en in 1986 kocht ik mijn eerste 911.”

Oudshoorn is eigenaar van een elektrotechnisch bedrijf in Nootdorp en de handigheid zit er van nature bij hem in. “Mijn trots is deze zilvergrijze ‘76’er 911, die ik kocht in 1989, met 9.000 kilometer op de klok. Inmiddels zijn het er 96.000. Hij was vrij basic, ik wilde een bredere body, een ander onderstel, ander uitlaatsysteem, dikkere remmen, grotere wielen en de motor is vervangen door een 3.2

Carrera-blok, spijkerhard is ie. Van al mijn auto’s rijd ik het liefst met deze. De manier waarop hij aan het gas hangt, hoe hij remt en stuurt, dat is zó fijn allemaal. Deze auto heb ik zo’n 33 jaar en ik ken ‘m van haver tot gort en ik krijg er nog altijd een grote grijns van op mijn gezicht. Ik zal ‘m sowieso never nooit niet verkopen, ongeloofelijk dat een auto van bijna 50 jaar oud nog zo goed is. Ik rijd er in Duitsland met gemak nog 250 km/u mee. De APK-keurmeester die voor mij alle APK-keuringen doet is ook Porsche-liefhebber. Het onderhoud doe ik zelf, dus aan mij kan hij weinig verdienen! De 911 gaat trouwens nog één keertje op voor de APK, in 2024, daarna hoeft ik me met deze auto niet meer te melden.”